



# *Skrzydłata* **POLSKA**



## **BZ-4 „ŻUK”**

ŚMIGŁOWIEC SAMO-  
STATECZNY POLSKIEJ  
KONSTRUKCJI Z KRA-  
JOWYM SILNIKIEM  
OPRACOWANY W IN-  
STYTUCIE LOTNICTWA  
PRZEZ ZESPÓŁ INŻ.  
B. ŻURAKOWSKIEGO  
POKAZANY PO RAZ  
PIERWSZY NA WY-  
STAWIE SPRZĘTU LOT-  
NICZEGO NA OKĘCIU.





## RZĄD POLSKI PROTESTUJE PRZECIW ZBRODNICZEJ AKCJI BALONOWEJ

2 polskich pilotów poniosło śmierć wskutek zderzenia samolotu z balonem

Odszeregu miesięcy wypuszczane są z terytorium Niemieckiej Republiki Federalnej do obszaru powietrznego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej balony obciążone ulotkami tzw. Wolnej Europy. Rząd PRL zwracał już uwagę w notach do rządu USA na te niedopuszczalne praktyki, wskazując, że są one sprzeczne z podstawowymi zasadami prawa międzynarodowego i zagrażają bezpieczeństwu żegluga powietrznej w Polsce oraz bezpieczeństwu życia i mienia obywateli polskich. Noty te były publikowane i treść ich jest oczywiście znana rządowi NRF. Odpowiedzialność za te praktyki ponoszą w równej mierze rząd NRF, z którego terytorium balony są wypuszczane i który sprzyja temu procederowi oraz popiera go, i rząd USA, pod którego bezpośrednią lub pośrednią kontrolą znajdują się organizacje i osoby zajmujące się wypuszczaniem balonów do obszaru powietrznego Polski.

Z początkiem sierpnia roku bieżącego wzmożło się znacznie nasilenie akcji wypuszczania balonów z terytorium NRF do obszaru powietrznego Polski. W dniach 2, 3 i 4 sierpnia br. pojawiła się nad obszarem Polski znaczna ilość balonów napełnionych wodorem i obciążonych ulotkami, przy czym balony te przez dłuższy czas utrzymywały się w powietrzu, co spowodowało

poważne zagrożenie bezpieczeństwa żegluga powietrznej w Polsce.

Dnia 3 sierpnia br. o godzinie 8.37 w okolicy Sochaczewa samolot odrzutowy UTIMIG-15 odbywający normalny lot ćwiczebny spadł, rozbijając się o ziemię, a 2 piloci, kapitan Roman Lachcik i podporucznik Józef Rażę ponieśli śmierć.

Jak ustaliło skrupulatne badanie przyczyn katastrofy, runięcie samolotu UTIMIG-15 nastąpiło w wyniku zderzenia z balonem napełnionym wodorem i obciążonym ulotkami.

Z powodu zagrożenia liczby balonów nad obszarem Polski zaszła nawet konieczność wstrzymania w dniu 4 sierpnia br. lotów nad niektórymi obszarami państwa polskiego.

Nie ulega wątpliwości, że odpowiedzialność za tragiczny wypadek w dniu 3 sierpnia br., w wyniku którego 2 lotnicy polscy stracili życie, jak również za zagrożenie bezpieczeństwa żegluga powietrznej nad obszarem Polski, bezpieczeństwa życia i mienia obywateli polskich oraz wszelkie wynikające stąd następstwa, ponosi rząd NRF wraz z rządem USA.

Rząd PRL stwierdza, że wypuszczanie balonów z terytorium NRF do obszaru powietrznego Polski stanowi brutalne naruszenie suwerenności i inte-

gralności terytorialnej państwa polskiego, jaskrawe naruszenie obowiązujących norm prawa międzynarodowego oraz zagrożenie bezpieczeństwa żegluga powietrznej, życia i mienia obywateli polskich.

Rządy USA i NRF, odpowiedzialne za bezprawną akcję wypuszczania balonów, powinny zgodnie z obowiązującymi normami prawa międzynarodowego niezwłocznie wydać skuteczne zarządzenia, które by zapobiegły wypuszczaniu balonów z terytorium NRF do obszaru powietrznego Polski. Jednocześnie rząd PRL zastrzega sobie prawo dochodzenia roszczenia z tytułu wyrównania szkód wynikłych z powodu zderzenia się w dniu 3 sierpnia br. samolotu polskiego z balonem wypuszczonym z terytorium NRF oraz z powodu śmierci 2 lotników polskich.

4 bm. minister Transportu Drogowego i Lotniczego Jan Rustecki wystosował pismo do przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego — ICAO. W piśmie tym minister Rustecki przytoczył liczne wypadki zagrożenia żegluga powietrznej nad Polską przez balony i zwrócił się do ICAO, by poczyniła skuteczne kroki, kładąc kres dalszemu wysyłaniu balonów.



Prof. SERNFELD  
W POLSCE

W pierwszych dniach września br. odwiedził Warszawę znany radziecki uczony, laureat międzynarodowej nagrody astronautycznej, prof. inż. A. Sernfeld. Podczas swego pobytu w Polsce inż. A. Sernfeld nawiązał bliższe, koleżeńskie kontakty z członkami Polskiego Towarzystwa Astronautycznego oraz zapoznał się z przebiegiem jego bieżących prac na temat określenia najkorzystniejszych torów lotu dla pojazdów międzyplanetarnych. Przy okazji należy dodać, że to właśnie inż. A. Sernfeld odkrył cenę prace naszego zapomnianego rodaka, generała artylerii z XVII wieku — Kazimierza Sieniawskiego, który poświęcił książkę.

Od chwili założenia w 1954 r. Sekcji Astronautycznej przy Centralnym Aeroklubie ZSRR im. Czołowa w Moskwie, aż do dziś — prof. A. Sernfeld pełni obowiązki jej przewodniczącego.

Inż. A. Sernfeld urodził się w 1905 r. w Sieradzu (Polska), studia wyższe ukończył we Francji, gdzie w 1931 r. otrzymał Międzynarodową Nagrodę Astronautyczną za obszerną pracę „Wstęp do kosmonautyki”, a od 1935 r. przebywa w ZSRR prowadząc ożywioną działalność naukową i popularyzatorską. Bibliografia dotychczasowych prac uczonych obejmuje 128 pozycji ogłoszonych w 19 językach. (W)

### III Spad. M.P. otwarte

TELEFONEM Z KRAKOWA

Kraków—Rakowice. Dnia 9 września br. na starcie III Spadochronowych Mistrzostw Polski stanęło 15 drużyn (51 skoczków, w tym 6 kobiet). O godz. 11.00 prezes ZW LPZ otworzył mistrzostwa krótkim przemówieniem. Następnie Mistrz Polski na r. 1955 Zdzisław Szwedziuk w asyście Antoniny Chmielewicz i Józefa Wójcika, wciągnął flagę na maszt. Po prezentacji zawodników publiczności, dziesięć minut w strojach ludowych wręczyli zawodnikom wianki kwiatów.

Przełot „Junaków-3” otworzył pokaz lotniczy, w którym wzięli udział piloci wojskowi, sportowi i spadochroniarze. Ze względu na dobre warunki meteorologiczne, kierownictwo mistrzostw zdecydowało przeprowadzić w pierwszej kolejności III konkurencję (wg regulaminu) — skok grupowy z wysokości 1000 m na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Pierwsza kolejka skoków rozpoczęła się o godz. 12.04. Największą ilość punktów uzyskał Bogdan Szmidi (Łódź). Drugą kolejną startów przeprowadzono dnia następnego (10. IX) na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego w Pobiedniku. Tak w pierwszym jak i w drugim skoku, najlepsze wyniki uzyskała drużyna Aeroklubu Warszawskiego. Dobrą formę pokazali również skoczkowie wojskowi. Wśród kobiet najlepszą była rekordzistka świata Romana Skutulska. Oficjalne wyniki tej konkurencji są następujące:

#### INDYWIDUALNE:

1. T. Szymański (W-wa)	284,37 pkt.
2. Zdz. Piasecki (WKS-Lotn.)	273,31 „
3. J. Kowalczyk (Lublin)	270,49 „
4. H. Jaksim (MZKIST)	269,33 „
5. B. Szmidi (Łódź)	259,76 „

#### DRUŻYNOWE:

1. Warszawa	788,82 pkt.
2. WKS Lotnik	780,09 „
3. Lublin	664,76 „

TADEUSZ MALINOWSKI

### Szwecja zdobyła puchar Wakefielda

W Szwecji, w miejscowości Hoganas, odbyły się (19 sierpnia) mistrzostwa świata modeli z napędem gumowym o puchar Wakefielda. W zawodach uczestniczyło 58 zawodników z 18 państw. Wielką niespodzianką dla wszystkich był udział zawodników radzieckich, którzy uzyskali zastępujące na podkręcenie wyniki. W pierwszej kolejce startów uzyskano 17 maksimum (3 mln), w drugiej kolejce 18, w trzeciej — 10, w czwartej — 15 i piątej — 6. A więc razem 66 maksimum na 290 startów (23%). Hoganas jest małym miastem przemysłowym położonym nad Bałtykiem. Teren startów nie był korzystny ze względu na blisko położone zabudowania.

Wyniki indywidualne: 1 — L. Petersson (Szwecja) — 180 + 190 + 180 + 150 = 699 sek. 2 — H. Kote (USA) — 180 + 180 + 180 + 154 = 674 sek.

### Śmigłowiec na dożynkach w Warszawie



Jedną z atrakcji uroczystości dożynkowych, jakie odbyły się w dniu 9 września na Stadionie Dziesięciolecia, były pokazy lotnicze. Oprócz odrzutowych samolotów myśliwskich i bombowych „występował” również śmigłowiec. Wyładował on na stadionie, po czym przodujący pilot Pleszczak wraz z grupą oficerów lotnictwa podszedł do trybuny. Po złożeniu Gospodarzowi Dożynek meldunku i wręczeniu kwiatów, mjr Pleszczak przekazał delegatowi chłopstwa pracującego pozdrowienia, mówiąc: „W imieniu Wojsk Lotniczych i Wojska Polskiego przekazuję Wam w dniu święta zbiorów serdeczne, żołnierskie pozdrowienia i życzenia dalszych osiągnięć w Waszej żmudnej i zaszczytnej pracy”

### Delegacja lotnictwa ZSRR zwiedziła bazę bombowców w Honington

PODZAS pobytu w Anglii delegacji radzieckiego lotnictwa wojskowego, na której czele stoi główny marszałek P. Zigarlew, nastąpiło w dniu 6 września br. zwiedzenie bazy bombowców brytyjskich w Honington.

Delegacja radziecka zapoznała się m. in. ze średnimi bombowcami

odrutowymi Vickers — Armstrong „Valiant” o rozpiętości — 34,85 m i ciężarze w locie — 36 000 kg. Samoloty te są wyposażone w 4 silniki R.R. „Avon” oraz rakietę startową D.H. „Sprite”, umożliwiającą start z rozbiegu 500 m.

Poza tym były demonstrowane lekkie dwusilnikowe bombowce i samoloty rozpoznawcze dalekiego zasięgu English Electric „Canberra”, których wersja PR-7 ustanowiła w sierpniu 1955 r. światowy rekord wysokości — 20 083 m.

Jednocześnie pokazane zostały myśliwce odrzutowe „Javelin” i „Hunter”. Samoloty jednomiejscowe Gloster „Javelin” są wyposażone w 2 silniki A.S. „Sapphire-6” o ciągu 3 800 kg każdy bez dopalaczy i uzbrojone w 4 działka 30 mm oraz pociski rakietowe. Myśliwce Hawker „Hunter” z pojedynczymi silnikami R.R. „Avon”, uzbrojone również w 4 działka 30 mm oraz pociski rakietowe — są budowane w wersji jedno- i dwumiejscowej.

W dniu 9 września br. delegacja radziecka opuściła Anglię, udając się samolotem „Tu-104” do Moskwy.

### Pokazy lotnicze w Farnborough

W ośrodku badawczym brytyjskiego lotnictwa w Farnborough koło Londynu rozpoczęły się doroczne pokazy przemysłu lotniczego, na które przybyło około 6 500 rzeczoznawców zagranicznych m. in. z ZSRR, USA, Francji i Polski.

Podczas trwania wystawy odbył się również lot pokazowy samolotu doświadczalnego Fairey „FD-2”, posiadacza światowego rekordu prędkości — 1 822 km/h. (W)

### Nowe rekordy wiroptatów

Zakłady lotnicze Mc. Donnell (USA) podały, że pilot-oblatywacz W. Eggert ustanowił na zmiennościanach XV-1 nowy światowy rekord prędkości w kategorii wiropłatów, wynoszący 320 km/h.

XV-1 wykonał dotychczas 36 lotów, przy czym startuje on i ląduje jako śmigłowiec, natomiast lot poziomy odbywa podobnie jak samolot.

Amerkański śmigłowiec dwuwirnikowy Piasecki „H-21C” (patrz opis „SP” 37/56), wykonał przełot bez lądowania po obwodzie zamkniętym długości 1 929,6 km, ustanawiając rekord świata FAI. (W)



# NOWE, LEPSZE UPOSAŻENIA KADRY TECHNICZNEJ LOTNICTWA SPORTOWEGO

**P**REZES Rady Ministrów PRL zatwierdził w dniu 31 lipca br. nową siatkę płac (z ważnością od 1 lipca br.) dotyczącą (w całości) personelu technicznego lotnictwa sportowego, jak również w mniejszym stopniu (w niektórych punktach) personelu lotnego. Tym samym okres niezwykle trudnych warunków materialnych kadry technicznej należy już do przeszłości. Nowy system płac stwarza warunki umożliwiające nie tylko powstrzymanie dotychczasowego odpływu personelu technicznego i obsadzenie dużej ilości wolnych etatów, lecz ze wszech miar celowy napływ nowych fachowców z dużą niekiedy praktyką — rezerwistów wojsk lotniczych, absolwentów wyższych i średnich szkół lotniczych oraz tych wszystkich, których pomimo szczerzego entuzjazmu dla lotnictwa zniechęcała dotychczas nadzwyczaj skromna wysokość wynagrodzenia.

Miniony okres to wyjeżdżająca walka o bezawaryjność, walka, w której kadra techniczna znalazła się wbrew swojej woli w niezwykle trudnej sytuacji. Wynagrodzenia były bowiem nie tylko niezachęcające, ale wręcz zniechęcające i stąd stała się płynność kadr, niewystarczająca i stale malejąca ilość personelu oraz niekiedy brak odpowiedniej kwalifikacji i doświadczenia pracowników.

Wszystkie przyczyny dotychczasowych trudności mogą być usunięte w stosunkowo krótkim okresie czasu przez wykorzystanie w pełni możliwości, jakie daje nowy system płac. Stworzone zostają tym samym pomyślne warunki podwyższania wyników pracy personelu technicznego, co gwarantuje, że poważny wzrost funduszu płac może być i niewątpliwie będzie z nadwyżką zrekomensowany zmniejszeniem dotychczasowych strat wynikających z braku dostatecznej troski o sprzęt.

Jak w ogólnym zarysie przedstawia się nowy system płac? Dzieli on całkowite uposażenie kadry technicznej na cztery podstawowe składniki: 1) uposażenie zasadnicze, 2) dodatek lotniczo-techniczny, 3) premia (20—25% uposażenia zasadniczego) 4) dodatek za wysługę lat.

Uposażenie zasadnicze, systemu „widełkowego”, określa minimalne i maksymalne stawki dla poszczególnych stanowisk, przy czym stawki te są w zasadzie wyższe od dotychczasowych.

Dodatek lotniczo-techniczny staje się obecnie ważnym czynnikiem mobilizującym do systematycznego podwyższania kwalifikacji. Dotychczas bowiem, o ile nie było wolnego wyższego etatu, pracownik który zdobył wyższe kwalifikacje nie mógł otrzymać większego dodatku, ponieważ przywiązany był on do odpowiedniego etatu. Obecnie pracownik pozostający nawet na tym samym stanowisku (z braku odpowiednio wyższego etatu) otrzymuje od 1 dnia następnego miesiąca wyższy dodatek, odpowiadający nowo zdobytej kwalifikacji. Biorąc pod uwagę du-

żą różnicę w wysokości dodatku (np. pomiędzy mechanikiem a technikiem wzrasta on 2-krotnie) oraz to, że dodatek lotniczo-techniczny nie podlega opodatkowaniu, każdy pracownik służby technicznej staje się bezpośrednio materialnie zainteresowany w zdobywaniu wiedzy technicznej. Cenne jest również, że w dodatku lotniczo-technicznym znaleźli tym razem „prawo obywatelstwa” tacy fachowcy specjalności lotniczej jak: stolarze, spawacze, tokarze, tapicerzy, lakiernicy i ślusarze, pominięci w dotychczasowym systemie. Niektórzy z nich jak np. stolarze lotniczy I kategorii, spawacze i tokarze potraktowani zostali, jeśli chodzi o wysokość dodatku, na równi ze starszymi mechanikami lotniczymi.

Warunkiem otrzymywania dodatku jest posiadanie kwalifikacji lotniczo-technicznych, potwierdzonych odpowiednim świadectwem lub zdobytą drogą co najmniej 2-letniej pracy w lotnictwie, przy czym do stażu zalicza się również służbę pełnioną w jednostkach wojskowych na stanowiskach lotniczo-technicznych.

Jak z tego widać nowy regulamin, poza widocznymi korzyściami zarówno dla personelu technicznego jak i lotnego, wprowadza prosty system przyznawania dodatków, wykluczający jakiegokolwiek pomyłki i eliminujący dotychczasową zawilgość starego systemu.

Premia dotyczy wszystkich pracowników służby techniczno-lotniczej, zatrudnionych w jednostkach terenowych, przy czym dla personelu wykonującego czynności bezpośrednio przy sprzęcie lotniczym, stanowi 20%, a dla personelu kierowniczego 25% uposażenia zasadniczego.

Premia wypłacana jest za bezbłędną, właściwą i zgodną z przepisami, terminową obsługę i kontrolę sprzętu lotniczego i jest traktowana jako premia o charakterze stałym. Specjalny regulamin przewiduje procentową wysokość potrąceń z premii pracownika, co do którego zgłoszono i uznano za słuszną reklamację stwierdzającą jego winę.

Premia jest więc czynnikiem mobilizującym do sumiennej obsługi i wnikliwej kontroli sprzętu lotniczego, co w efekcie wpłynie niewątpliwie na zmniejszenie, a może nawet całkowite wyeliminowanie technicznych przesłanek i przyczyn wypadków lotniczych, powodując wzrost bezpieczeństwa lotów w lotnictwie sportowym.

Prawo zgłaszania reklamacji przysługuje bez ograniczeń — nie tylko przedstawicielom Państwowego Nadzoru Technicznego KC SP, lecz również każdemu pracownikowi etatowemu lub społecznemu LPZ, a także szkolonym i trenin-gowcom.

Do ciekawostek regulaminu zaliczyć należy:

- podział reklamacji na wewnętrzną (zgłoszoną przez zainteresowanych z jednostki macierzystej) i zewnętrzną (spoza danej jednostki), przy czym te ostatnie powodują często 2-krotnie wyższe potrącenia;
- dokonywanie potrąceń z premii za każdą uznaną reklamację wszystkim kolejno odpowiedzialnym za jej powstanie pracownikom;
- pozbawianie premii pracowników, nie zgłaszających reklamacji pomimo uzasadnionych przypadków;
- możliwość wykorzystania sum uzyskanych w jednostce z potrąceń premii, jako dodatkowego funduszu nagród do premiowania decydują np. Rady Aeroklubu wyróżniających się pracowników danej jednostki, objętych systemem premiowania (wyłącznie personel techniczno-lotniczy).

Omówiony w dużym skrócie system premiowania spowoduje poprzez bezpośrednie zainteresowanie materialne pracowników wzrost ich kultury technicznej, zapewniając równocześnie sprawiedliwy podział funduszu premiowego oraz dy-

spowanie w ramach własnych jednostki uzyskanymi nadwyżkami z potrąceń.

Dodatek za wysługę lat — to nowy niestosowany dotychczas składnik uposażenia, dotyczący zarówno personelu technicznego jak i lotnego. Wysokość jego zależy od ilości lat przepracowanych w lotnictwie (nie tylko w LPZ!), a w stosunku do personelu lotnego również od ilości wylatanych godzin. Dodatek ten stanowi po 3-letnim stażu 5%, a po 5-letnim 10% uposażenia zasadniczego, przy czym nie podlega on opodatkowaniu.

Dla personelu latającego dodatek jest 3-stopniowy i łącznie po 5-letnim stażu 1 500 godzin wylatanych wynosi również 10% uposażenia zasadniczego. Dodatek ten pozwoli wynagradzać lepiej posładane przez pracowników doświadczenie, zwiąże ich bardziej niż dotychczas z lotnictwem sportowym oraz zachęci pra-

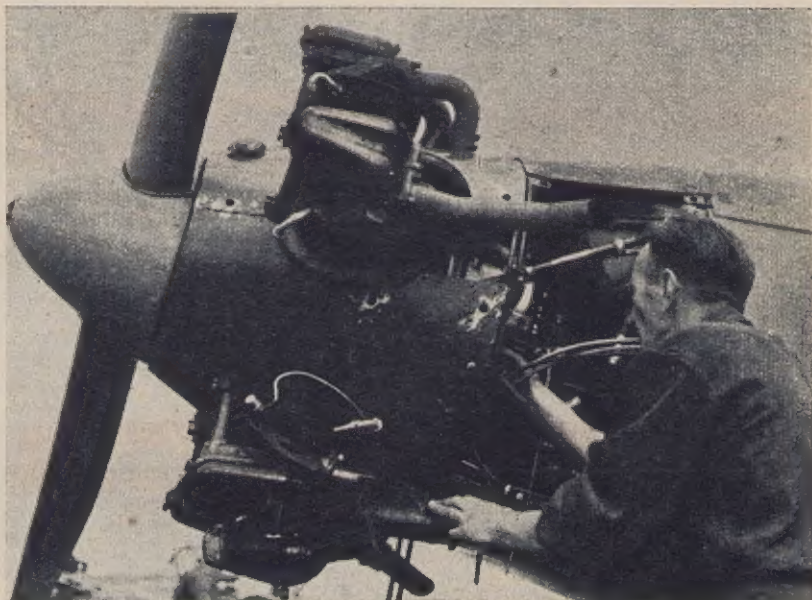


Foto: Koszewski (2)



owników z wieloletnim doświadczeniem do powrotu do lotnictwa.

Nowa siatka płac przewiduje ponadto dodatkowe jednorazowe premie w przypadkach takich jak np. wymiana silnika na samolocie i innych.

Równie korzystna jest nowa siatka płac, dotycząca pracowników warsztatowych, co umożliwi utworzenie własnego lotniczego warsztatu naprawczego w Lidzie Przyjaciół Żołnierza (w Krośnie) i niezależenie się w dużym stopniu w zakresie napraw od przeciętnych zamówień Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego.

Dotychczasowe przepisy o 30-dniowych urlopach kadry lotniczo-technicznej oraz prawo do wynagrodzenia za przepracowane godziny nadliczbowe (w wymiarze max. 120 h rocznie) pozostają bez zmian.

W artykule niesposób podać wszystkich szczegółów nowej siatki płac. Ponieważ jednak temat niewątpliwie żywo interesuje szeroki ogół, ograniczę się do podania przybliżonego, przeciętnego (pomiędzy minimum i maksimum) uposażenia brutto, niektórych pracowników, w którym uwzględnione są wszystkie cztery omówione uprzednio składniki:

mechanik lotniczy	średnio około	1 300 zł
st. mechanik lotniczy	„	1 500 „
technik lotniczy	„	1 600 „
st. technik lotniczy	„	1 800 „
z-ca kier. jednostki		
d/s technicznych (kierownik techniczny)		
a) z kwalifikacjami technika, średnio ok.		1 900 zł
b) „ inżyniera, średnio ok.		2 100 „

Tym, których nie zadowalają podane wiadomości, proponuję zapoznać się szczegółowo z nową siatką płac, która jest już zapewne w posiadaniu poszczególnych jednostek.

Będę niewątpliwie wyrazicielem stanowiska całej kadry lotnictwa sportowego, składając w jej imieniu na łamach „Skrzydlatej” serdeczne lotnicze podziękowanie naszym władzom za pozytywne ustosunkowanie się do spraw bytowych etatowego personelu lotniczego LPZ.

Mgr inż. LESZEK PITUCH



# WARSZAWA w Dniach Lotnictwa

**N**ASTROJ bardzo przypominał dni V Festiwalu. Plac Defilad całkowicie wypełniała młodzież. Na estradach zespoły pieśni i tańca Wojsk Lotniczych i Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Wokół i po środku placu smugi reflektorów przecinające ciemność wieczoru. Mnóstwo wielobarwnych dekoracji, spośród których na pierwszy plan wybija się biało-czerwona, ogromna szachownica. Na masztach powiewają jak na lotnisku kolorowe wiatrowskazy. Najbardziej jednak atrakcyjną dekoracją placu są stojące przed trybuną trzy autentyczne samoloty. One pierwsze jeszcze w ciągu dnia ściągnęły przed pałac tłumy warszawian.

Przez megafony płyną melodie muzyki tanecznej. Roześmiane twarze, ruch i wesoly gwar. Karnawał lotniczy trwa w całej swej krasie. Hasło do jego rozpoczęcia dał o godzinie 18 przelatujący nad głowami zebranych śmigłowiec SM-1. Pierwszy śmigłowiec nad Warszawą podczas pierwszego karnawału lotniczego. W chwili kiedy piloci zrzucili wiązanek kwiatów, z megafonów rozległ się głos: „Lotnicy śmigłowców pozdrawiają mieszkańców Warszawy”. Noc z 18 na 19 sierpnia br. młodzież i starsi warszawianie spędzili na karnawałowej zabawie lotniczej u stóp Pałacu Kultury i Nauki, która była początkiem obchodów Dni Lotnictwa.



Prezydium centralnej akademii w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki, w czasie grania hymnu narodowego.

## ZGADUJ — ZGADULA

**W** dniu swego święta piloci doczekali się także lotniczej „Zgaduj — zgaduli”, zorganizowanej trzykrotnie 19 sierpnia w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki. Orkiestra Mazurkiewicza w haubach i kombinezonach lotniczych, a znani konferansjerzy W. Przybylski i A. Rokita, którzy uzupełnili ten ubiór jeszcze maskami tlenowymi oraz J. Zender, N. Zylska, J. Gniadkowski, J. Danek i W. Śmigiełski — z właściwym im wdziękiem i dowcipem jak zwykle doskonale bawili publiczność.

## ZDOBYWCA PIERWSZEJ NAGRODY

**S**POŚRÓD nagród dla biorących udział w konkursie „Zgaduj — zgaduli” najcenniejszą był turystyczny aparat radiowy (o pięciu lampach i 2 zakresach) — „Turysta”. Szczęśliwym zdobywcą tego aparatu został Tadeusz Bociański (na zdjęciu obok), pracownik Stołecznego Zarządu Przemysłu i wieloletni entuzjasta lotnictwa. Jeszcze przed wojną jako kilkunastoletni chłopiec był członkiem modelarni warszawskiej mieszczącej się w Alejach Jerozolimskich 8. Brał często udział w zawodach modelarskich organizowanych w Starej Miłosnej, a w czasie okupacji budował modele redukcyjne samolotów, z których do dzisiaj pozostał mu jeszcze model „Łoś”. W 1947 roku ukończył teoretyczny kurs szybowcowy, lecz — niestety — nie zaczął latać. Nie rozstaje się jednak z tą myślą do dzisiaj i mimo, że ma 30 lat, chce złożyć podanie o przyjęcie na szkolenie. W odpowiedziach na trudne pytania konkursu w rodzaju: kto po raz pierwszy przeleciał Atlantyk lub na jakim typie samolotu uzyskano prędkość 1882 km/h — bardzo przydało mu się studiowanie wszelkiej literatury lotniczej. Zna on wiele książek i wydawnictw zarówno belewistycznych jak i technicznych. Czyta także często „Skrzydlatą”. Niestety tylko wtedy — dodaje — kiedy otrzymam ją w kiosku.



Tadeusz Bociański wraz z wygranym przez siebie aparatem radiowym „Turysta”.  
Foto: SP-JS

## KONSTERNACJA NA SCENIE

**W**ARUNKIEM jednego z konkursów „Zgaduj — zgaduli” było zdobycie podpisu od osoby znanej w Warszawie lub w Polsce oraz uzyskanie od tej osoby jakiegoś anegdotalu lub dowcipu lotniczego. Uczestnicy konkursu, którym w tym celu dano do dyspozycji samochody, po jednogodzinnej poszukiwaniu w całej Warszawie popularnych osobistości powrócili na miejsce imprezy. Najmłodszy uczestnik „wyprawy”, jakiś ośmioklasista, „wylegitymował się” podpisem rekordzisty świata w spadochroniarstwie — R. Skatulskiej i odczytał z kartki jej relację mniej więcej takiej treści: „W czasie mego kariery sportowej zdarzył mi się pewnego razu następujący wypadek. Wykonywałam skok z opóźnionym otwarciem spadochronu. Był silny wiatr. Kiedy już „wisiałam” na linkach znajdując się nisko nad ziemią, silny wiatr zniósł mnie nagle daleko w bok od linii lotu i... wpadłam w otwarte okno jakiegoś mieszkania”.

Zdumiony, zapytałam Skatulską siedzącą obok mnie na widowni, jak bliska prawdy jest ta historyjka. Ona była również zdumiona jak ja. Okazało się, że w ogóle z tym chłopcem nie rozmawiała. Śledzący blisko nas młody człowiek, który usłyszał tę rozmowę, wniósł „głośną korektę” do wyników konkursu. W ten sposób Skatulska dostała się na scenę (i ekrany telewizorów), a jej koleżdy z aeroklubu przyczynili się do zdobycia przez ośmioklasistę II nagrody.

## Lotniczy karnawał młodzieżowy

**I**znów obrazek przypominający Festiwal. Karnawał zorganizowany 26 sierpnia w parku Agriola był bardzo atrakcyjny, tak ze względu na program jak i jego całą oprawę. Początek nastąpił o godzinie 16.00. O tej porze wyładował na doisku śmigłowiec, a pilot Janusz Ochalik w imieniu całej braci lotniczej przestał młodzieży pozdrowienia i życzenia dobrych wyników w nauce w zbliżającym się nowym roku szkolnym. Z kolei piloci otrzymali serdeczne pozdrowienia od warszawskich harcerzy. Karnawał uroz-

macono konkursami lotniczymi i pokazami modeli latających na uwięzi. O zmroku między drzewami pod rozpiętym spadochronem zapłonęło ognisko, przy którym młodzież słuchała opowiadań pilotów o lotach i skokach na spadochronach. Dużym powodzeniem cieszył się także Zespół Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych. W Lotniczym Karnawale Młodzieżowym wzięło udział około 15 000 uczestników. Zakończył on obchody Dni Lotnictwa na terenie Wielkiej Warszawy.

JERZY STARON

## Samoloty w centrum Warszawy

**W**YSTAWIONE przed Pałacem Kultury i Nauki trzy samoloty: Jak-23, Junak i CSS-13 były punktem szerokiego zainteresowania mieszkańców Warszawy. Wyjaśnień udzielali zwiedzającym oficerowie lotnictwa wojskowego. Wśród tłumów nie trudno było także o... przygodnych „fachowców”. Jeden z nich wy-

jaśnił ciekawym, że odrzutowy samolot Jak-23 spala na 100 km (?) około 300—400 litrów... mieszanki!

Podobnych, błędnych informacji można byłoby uniknąć, gdyby ustawiono (niezależnie od objaśnień fachowców) specjalne tablice informacyjne.

## Wystawa lotnicza na Okęciu

**25** sierpnia na Okęciu została otwarta Wystawa Sprzętu Lotniczego. Ściągnęła ona na oddalone od śródmieścia Okęcie dziesiątki tysięcy mieszkańców stolicy. Prawdziwego jednak najeźdźcę dokonali warszawianie następnego dnia po otwarciu, natychmiast po po-

kazach lotniczych. Na wystawie można było obejrzeć prawie wszystkie typy samolotów znajdujących się obecnie na wyposażeniu wojska, lotnictwa cywilnego i sportowego. Napiszemy o niej oddzielnie w jednym z następnych numerów.

## Akademia centralna

**W** tak dużym gronie i w tak dużej sali oraz przy udziale gości zagranicznych, spotkał się na centralnej akademii odbytej 25 sierpnia w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki po raz pierwszy po wyzwoleniu. Wśród 3 200 uczestników akademii nastąpiło szereg spotkań. M. in. spotkali się po kilku latach nie widzenia piloci wojskowi z okresu międzywojennego — uczestnik „Battle of Britain” Skalski z uczestnikiem walk powietrznych nad Warszawą we wrześniu 1939 r. B. Dąbrowskim. Dało to powód do dawnych wspomnień i długich, serdecz-

nych rozmów. Dzień ten był więc dla wielu podwójnym świętem.

Najprzyjemniejszą niespodzianką na centralnej akademii z okazji Święta Lotnictwa, odbywającej się w Sali Kongresowej, było wygłoszenie krótkiego przemówienia przez generała dywizji lotnictwa CSR — Josefa Vosahlo... w języku polskim. Mówca przekazał pozdrowienia naszym lotnikom od lotników czechosłowackich, a ponad trzytyśieczna rzesza zaproszonych gości podziękowała mu serdecznymi, owacyjnymi oklaskami.

Na wystawie: tłumy widzów przed stoiskiem z silnikami odrzutowymi.

Foto: Koszewski (2)







# LARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI**

• 4 •

Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Zwężonymi żrenicami przeszukiwał co chwila słońce, blade i bezpromienne, rozpalone niebo i horyzont. Buczenie przelatującej pszczoły lub brzęk samochodowego silnika, napływający z pobliskiej szosy, przyspieszał mu tętno i wstrzymywał oddech.

Oficerowie leżeli rozciągnięci na leżakach. Drżenie zamkniętych przed blaskiem powiek i cienie niepokoju na twarzach zdradzały napięcie wyczekiwania.

Przystojny, suchy jak drzazga podchorąży ze świeżo obandażowaną głową, leżał na wznak w cieniu swego Pezetela, trącąc w zamyśleniu struny gitary. Jeszcze wczoraj śpiewał przy jej akompaniamencie wesołe, żołnierskie piosenki...

Teraz każda następna minuta była nieznana i groźna.

Przy kilku rozgrzebanych samolotach ze zdjętymi maskami pracowali najlepsze w dywizji brzołowy mechaników. Zdolne do boju „P jedenastki” czekały zamaskowane wzdłuż lasu. Milczenie przerywały metalowe brzęki i zgrzytania. Twarze żołnierzy ociekały smarem i potem. Tluste od oliwy ręce dokonywały cudów, przeprowadzając najryzykowniejsze operacje na postrzelanych organizmach silników i płatowców.

Werkmistrz Rajca wszedł na brygadę plutonowego Struczaka, że pieprzy się od paru godzin z wymianą głupiego rozrusznika. Był to bruchacz pękający jak antałek, o krzywych, muskularnych ramionach zapasnika. Zwykle odnieszono się do niego z respektem. Ale tym razem Struczak posłał go do wszystkich diabłów. Zagryztał z wściekłości zębami, łyskając dłońmi oczu z brudnej twarzy:

— Nie ma, do jasnej cholery, części wymiennych. Pompa jest już dawno wymontowana. Ale w składnicy ci parszywi magazynierzy nie mogą znaleźć nowej. Mam już dość wszystkiego. Z g.n.a bata nie ukreśli.

Przeszukiwanie skrzyń polowych parku przedłużało się trytując. Przy okazji stwierdzono dotkliwie braki nieodzownych części zapasowych. Mimo że na Okęcie wysłano natychmiast ciężarówkę z żądaniem uzupełnienia zestawu składnicy, wśród ludzi ognił się gniew, eksplodujący przy lada okazji.

Trzydzieści procent stanu maszyn wypadnie z rachunku przy najbliższym starcie. Jest w tej liczbie samolot Krzysztofa. Przy dokładniejszym przeglądzie Struczak odkrył w nim przestrzał rozrusznika Viet'a, o wymianie którego przypisał się Rajca.

Werkmistrz nie zareagował na ostre słowa Struczaka. Wiedział, że ten doskonały brygadzysta wylaży ze skóry, aby uruchomić Pezetela. Ale skoro brak części wymiennych... Podniósł zmęczone, niespokojne oczy ku niebu i przekreślił je wzrokiem aż po linię horyzontu.

— W każdej chwili grozi nam nalot — powiedział pojeźdźca — a pan zaczyna głupią awanturę... Jeżeli pompy nie znajdą, trzeba będzie zapuszczać „na wolny”.

Odurowiejszy się, werkmistrz znalazł się twarzą w twarz z porucznikiem Szmajlem. Chciał go wyminąć, ale porucznik ujął go za ramię i powiedział gorzko:

— Po co się trytować. Czy to już właściwie nie wszystko jedno, sierżancie? Wojnę wygrywa technika... Powinniśmy tu dziś mieć przynajmniej tysiąc myśliwców. A nam po pierwszej walce brak samolotów, wymiennych rozruszników... Co będzie jutro? Za parę dni?...

Werkmistrz Rajca milczy.

Przysłuchujący się, starzy wytrawni mechanicy opuszczają niżej głowy i z zaciśniętymi zębami latają poszarpane blachy i potrzaskane podłużnice.

Ostry dźwięk telefonu przerywa rozmowę i elektryzuje wszystkich. Wypoczywający oficerowie unoszą się w leżakach.

Dowódca dywizjonu natychmiast podnosi słuchawkę. Obwisłe fałdy pod jego oczyma jeszcze bardziej nabrzmiewają, nadając mu wygląd człowieka steranego nerwowo i niewyspanego. Teraz, w miarę słuchania, twarz jego narasta skupieniem. Z rozstawionych palców wypada tłący się papieros, zastąpiony wyrwanym z bluzu ołówkiem.

Kilka cyfr skreślonych pośpiesznie na blacie stołu. Porozumiewawczy gest w stronę wycze-

kującą nachylonego kapitana Freya i suchy rozkaz znad przykrytego dłońmi mikrofonu:

— Wypuść dwa klucze sto trzynastej!

Porucznik Borowski wybiega z namiotu i krzyczy do mechaników:

— Zapuszczaaaa!!!

Jednocześnie czerwona iskra alarmowej rakiety z sykem wytryska nad drzewami. Piloci chwytają swoje spadochrony, szale, rękawice i pędzą do maszyn.

Sapia rozruszniki. Silniki kaszlą, nabierają obrotów, plują sinymi smugami spalin. Ryk śmigieł potężnieje, wionie ożywczym, świeżym powiewem, zlewa się w głęboki barytonowy grzmot. Krótkie próby pełnego gazu. Znak rękoma na bok. Mechanicy wyrrywając spod kół podstawki.

Sześć maszyn z puchaczami na burtach w sekundowych odstępach idzie w powietrze.

Oficer startowy dywizjonu notuje czas: godzina szesnasta trzydzieści trzy.

Bocznik zaraz po starcie dochodzą prowadzących i zwarcie ciągną wzwyż. Skracając w prawo. Daleko na horyzoncie cienkie kreski skrzydeł: trzy... dziewięć... dwanaście... osiemnaście. Idą z północo-zachodu, grabiejąc w oczach.

Krzysztof, oparty na śmigle, widzi je przez ciemne okulary. Piloci i mechanicy stoją na skraju lasu z zadartymi głowami, mając miny ludzi oczekujących karkołomnych ewolucji akro-



batów pod kopułą cyrku. Serca łomoczą w napięciu: jak będzie tym razem?...

Z pobliskiego folwarku napływają jęklliwe uderzenia bijącego na trwogę dzwonu. Ale do rowów nie kryje się nikt. Tylko dzieci dopadły matek w instynktownym lęku. Chłopskie, czarne od roboty ręce zasłaniają przed blaskiem oczy, skierowane na sunące wolno bombowce.

Na ganku dworu białą, samotną plamą jasnieje znajoma sukienka.

Żelazna melodia silników przewala się ciężkim echem nad zamartłą ziemią. Krótki, kolejny stukot browningów: „PUCHACZE” przestrzeliwują karabiny.

Heinkle dostrzegają pogoń i natychmiast skracają w słońce. Kulą się jak jeź, szczerząc kolce pokładowej broni. Napięcie nerwów dochodzi szczytu. Podniecone „P jedenastki” zbliżają się jak nieubtągnana Nemezis. Dochodzą bokiem, nieco wyżej. Ręce dziewiętnasto- i dwudziestoletnich myśliwych silnie ścisnąją uchwyty sterów. Kaemy odbezpieczone. Palce przyczajone na spustach. Drapieżne oczy warują w siatkach celowników. Za sekundę prześlą rozkaz dłońmi. Życie i śmierć tracą teraz wszelką wartość. Pojedynkę powietrzny, który stoczą za chwilę, jest szczytowym celem ich rzemiosła. Dla niego byli wychowywani i szkoleni. Każdy z nich jest wodzem dla samego siebie. Doniosłość chwili nakazuje teraz zapomnieć o wszystkim co zo-

stało na ziemi. Widok zwalonego w ogniu przeciwnika będzie pochodnią glorii, poświęconej Ojczyźnie.

Szóstka myśliwych rozpada się. Jednocześnie matowy grzechot krótkich serii ognia rozpoczyna pojedynek.

Wokół atakujących „P jedenastek” wytryska struga smug. Strzelają z Heinkli.

Bombowce idą zwarcie jak kierdel owiec, mieniąc się białawo w słonecznych połyskach.

W tej chwili pierwsza dwójka „PUCHACZY” dopadła! Przeszyła wyprawę z góry do dołu, zawinęła luk i uderzyła od spodu, szpikując gorącymi seriami brzuchy niszczycieli. Pozostałe cztery gwiazdki wbiły się z boków, rażąc za jednym zamachem kilka maszyn. Po ataku wystrzeliły wachlarzem w niebo, przerzuciły się przez plecy, w ułamku sekundy przyjrzały się Niemcom i znów runęły do nowej szarży. Strzelają. Szaleją w swym żywiole.

Za parę sekund poniżej roziskrzonego tumanu walczących zakotłowało się. Płynęły odstrzelone blachy i części maszyn. Czarny, rozkrzyżowany cień stacza się w dół na lewym skrzydle.

— Heinkel spruty! — zerwało się kilka głosów. Spojrzenia mechaników jaśnieją rosnącym uniesieniem. Ze wszech stron syją się krzepkie, radosne okrzyki. W pełni światła, w smudze błękitu, dogorywa duży, srebrzysty owad. Narasta metaliczny kwik rozstrojonych silników. Heinkel chyli mdlejąco łeb w nurkowanie i zwolna zaczyna się obracać dookoła własnej ośi. Zwoje, początkowo ciasne, stają się coraz bardziej obszerne. Maszyna, nie przestając wirować, dźwiga się zwolna do linii horyzontu i kolistym zamachem skrzydeł tonie w płaskim korkociągu.

Na ziemię odprowadza ją uparty, milczący cień „P jedenastki”.

Tymczasem walka w powietrzu powoli przenosi się w kierunku południowo-wschodnim. Bombowce, odgryzając się zjadale, prą nad Warszawę. Najwyższy już czas wesprzeć samotnie

walczącą szóstkę. W odwodzie czwartego dywizjonu stoi jednaście maszyn gotowych do startu. Mechanicy przy śmigłach, piloci zapięci w kabinach z dłońmi na kranach rozruszników.

W Zielonce przeży się do skoku trzeci dywizjon.

Myśliwcy niecierpliwą się. Nie pojmują swej beczynności. Ale centrala operacyjna Brygady Pościgowej nie zapomina o żadnym z nich ani przez chwilę. Jeszcze nie czas.

Sieć dozoru składa beznamiętnie meldunek za meldunkiem. W świetle podawanych kursów i masy nadiatującego wroga, rysuje zatrważający w swej sile atak na stolicę. Do strefy działania myśliwców przenikną zaledwie pierwszy zwiad Luftwaffe. Chce wypenetrować przeciwnika i zwiabić go w powietrze. Odurócić jego uwagę i wyczerpać siły przed swoim właściwym działaniem. Dlatego przyszedł sam. Bez eskorty myśliwskiej.

Dowództwo Brygady Pościgowej zdecydowało go przepuścić, stawiając tylko dla pozorów słaby opór.

Stukot karabinów niesie się jeszcze przez chwilę znad Legionowa i zamiera po mału, gdzieś w rejonie choszczówkowskich lasów.

Ale za parę minut, znad Narwi, od strony Nasielska, napływa nowy łomot silników.

(cdn)



# ODRZUTOWCEM

## PO ZSRR

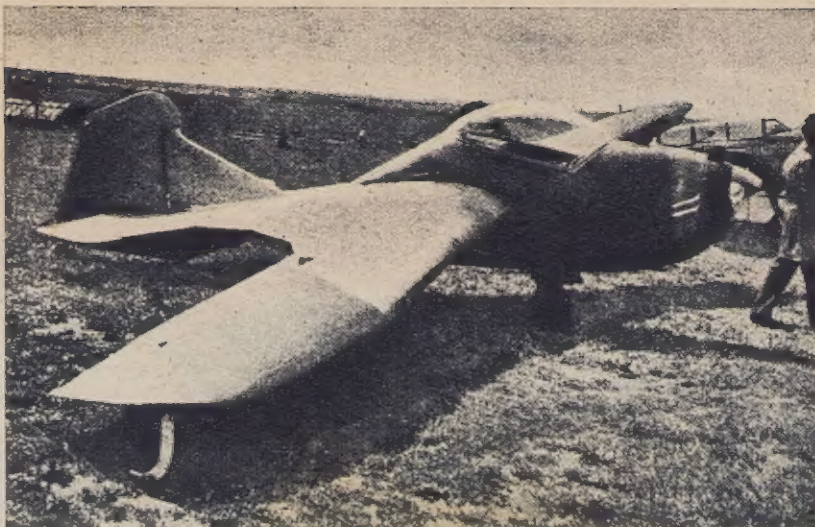


Dużym zainteresowaniem zwiedzających. Wystawę Rolniczą w Moskwie cieszy się samolot An-2 i śmigłowiec Mi-4, przystosowane do zadań gospodarki narodowej.

John Fricker (pierwszy z prawej) specjalny wysłannik „The Aeroplane” (Anglia) był jednym z pierwszych gości zachodnich, który odbył lot śmigłowcem Mi-1. Zamieszczone obok zdjęcia z życia lotnictwa sportowego ZSRR zostały wykonane przez sprawozdawcę brytyjskiego.

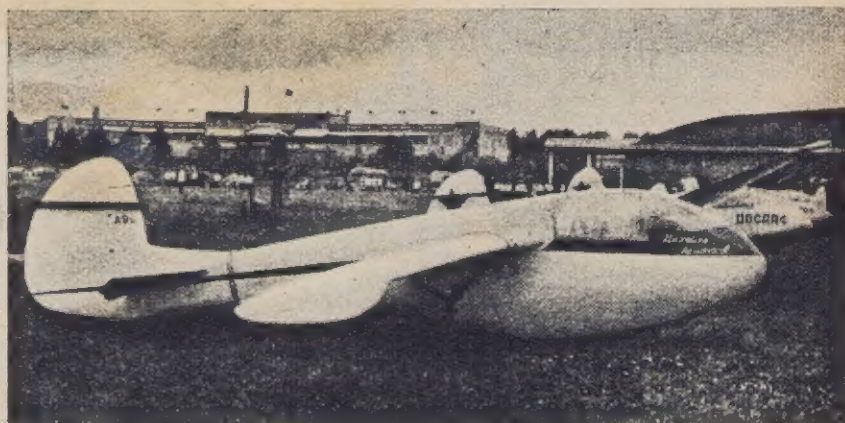


Szybowce radzieckie: akrobacyjny A-9 i nowy dwumiejscowy A-10 (na drugim planie) konstrukcji Antonowa.

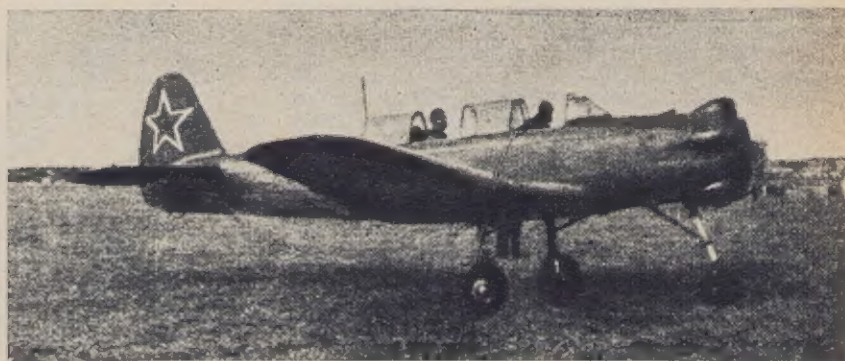


### MOTOSZYBOWIEC MAK-15 MP

Znany konstruktor szybowca MAK-15 M. A. Kuzakow przebudował ostatnio swój szybowiec, dodając mu pięć cylindrów — gwiazdowy silnik o mocy 25 KM (760 cm<sup>3</sup>). Motoszybowiec ten (MAK-15 MP) osiąga prędkość ok. 145 km/h. Ciężar całkowity wynosi 300 kg.



Na tegorocznych pokazach lotniczych w Tuszyńno demonstrowano po raz pierwszy treningowy dwumiejscowy samolot akrobacyjny typu Jak-18U, wyposażony w chowane trójkątne podwozie.



### LOTNICY ZAGRANICZNI W ZSRR

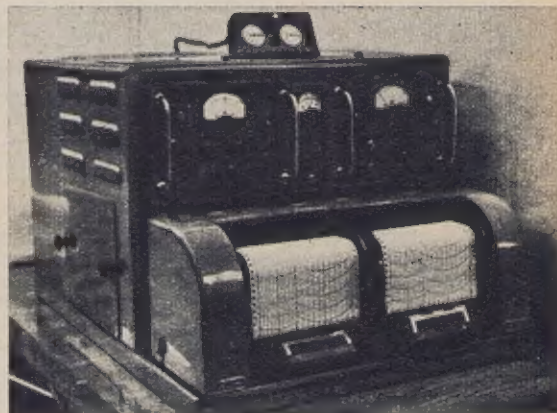
Po pokazach lotniczych w Tuszyńno Minister Obrony ZSRR marszałek Żukow wydał wielkie przyjęcie w salach Centralnego Klubu Armii Radzieckiej dla 28 zagranicznych delegacji przybyłych do Moskwy. Na zdjęciu: N. S. Chruszczow, marszałek Żukow, generał Twining (USA) i marszałek Sokolowski podczas rozmowy na bankiecie.

Wśród delegacji zagranicznych zaproszonych na pokazy w Tuszyńno, był również Dr A. E. Russell, główny konstruktor wytwórni lotniczej Bristol w Anglii. Na zdjęciu Russell (z lewej) w rozmowie z A. N. Tupolewem.



### A T O M W LOTNICTWIE

Na Wszechzwiązkowej Wystawie Przemysłowej w Moskwie został pokazany nowy radziecki przyrząd dla lotniczej służby poszukiwawczej złożony z dwóch kanałów pomiarowych: dla aktywności promieni gamma i aktywności pola magnetycznego. Aparatura samopisząca, otrzymując impulsy od nadajników, wykreśla obraz aktywności terenu, na którym przelatuje samolot. (W)



### Nowy szybowiec Litewskiej SRR

Studenci Politechniki w Warszawie KPI-3 (Kokownie) zbudowali niedawno samolot — 3), zaprojektowany przez wykładowcę tej uczelni inż. A. Kuzmickasa oraz instruktora modelarstwa lotniczego — E. Bruwela. Niektóre dane techniczne szybowca: ciężar własny — 90 kg, prędkość opadania — 1 m/sek., doskonałość — koło 18. Nowy szybowiec wykonał już szereg godzinnych lotów żaglowych nad piaskami Niemna. Studenci Instytutu startują za wyciągarką z silnikiem GAZ-MM (49 KM), konstrukcji przewodniczącego sekcji szybowcowej I. Balczunasa. Długość liny — 1,150 m. (W).

wany przez wykładowcę tej uczelni inż. A. Kuzmickasa oraz instruktora modelarstwa lotniczego — E. Bruwela. Niektóre dane techniczne szybowca: ciężar własny — 90 kg, prędkość opadania — 1 m/sek., doskonałość — koło 18. Nowy szybowiec wykonał już szereg godzinnych lotów żaglowych nad piaskami Niemna. Studenci Instytutu startują za wyciągarką z silnikiem GAZ-MM (49 KM), konstrukcji przewodniczącego sekcji szybowcowej I. Balczunasa. Długość liny — 1,150 m. (W).



# KB-6 MATAJUR

JUGOSŁAWIA

WŚRÓD przedstawionych dotychczas konstrukcji zagranicznych wskazywaliśmy już na ożywioną działalność jugosłowiańskich konstruktorów lotniczych w dziedzinie budowy lekkich samolotów. Bardzo ambitne zadanie sformułowało nowocześniejsze, lekkie samoloty wieloosobowe (szkolno-treningowe, turystyczne, z przeznaczeniem do lotów ciążonych i skoków spadochronowych) postawiło sobie biuro konstrukcyjne LZS (Letalska Zveza Slovenije).

Tam też pod kierunkiem studenta Politechniki w Ljubljanie Dusana Cenera powstał projekt samolotu KB-6 „Matajur”, którego prototyp zbudowany w zakładach Letov w Ljubljanie wykonał swój pierwszy lot w czerwcu 1952 r.

KB-6 jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej.

Skrzydło o obrysie trapezowym jest trójdzielne i posiada wznios (+) 5,5°. Obrys skrzydła i profile zostały tak dobrane, że oderwanie strug występuje jedynie w części między lotkami, a kadłubem. Osiągnięto to dzięki zastosowaniu na końcach skrzydła profilu bardziej wklęsłego niż u nasady (bez zwichrzenia geometrycznego). Między lotkami i kadłubem umieszczone zostały klapy do lądowania. Skrzydła w przedniej części, aż do głównego dźwigara, pokryte są sklejką, a w dalszej części płótnem, przy czym część samolotu kryta sklejką wzmocnione zostały dodatkowo płótnem.

Kadłub konstrukcji półskorupowej jest stosunkowo długi, a maksymalna jego szerokość wynosi 1 280 mm. Kabina — z dwoma miejscami obok siebie, wyposażonymi w organa sterowania (dwuster), osłonięta jest odsuwana do tyłu limuzyną o kropłowym kształcie zapewniającą dobrą widoczność. Wygodne wnętrza kabiny z przestawialnymi fotelami posiada także pomieszczenie dla 30 kg bagażu. Samolot wyposażony został w

komplet przyrządów pokładowych oraz instalację elektryczną.

Podwozie jednogoleniowe osadzone na półwielcu. Wolnonośne golenie podwozia wyposażone zostały w amortyzatory olejowo-sprężynowe. Koła o wymiarach 520x180 mm zaopatrzone są w hamulce hydrauliczne. Ruchome koło ogonowe sprzężone jest ze sterem kierunku.

Główny zbiornik paliwa o pojemności 130 l mieści się w kadłubie, a przed tablicą przyrządów zabudowano zbiornik dodatkowy o pojemności 15 l.

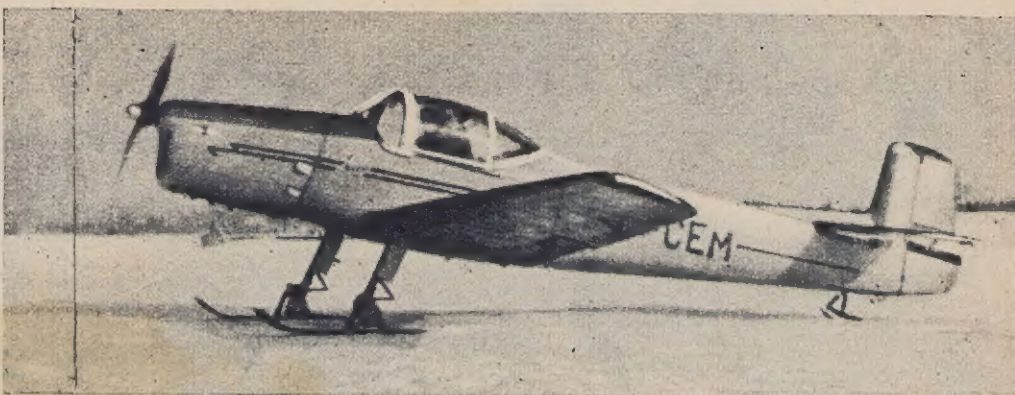
Prototyp KB-6 „Matajur” wyposażony został we francuski 4-cylindrowy silnik Regnier 4400, chłodzony powietrzem, o mocy maksymalnej 136 KM przy 2280 obr./min. Zadowalające wyniki osiągnięte podczas prób prototypu, pozwoliły rozpocząć produkcję seryjną. W wersji seryjnej zastosowano jugosłowiański silnik o mocy 160 KM, co pozwoliło dodatkowo zabudować trzecie miejsce dla pasażera (z lewej strony kadłuba — za przednim fotelem). W tym wypadku oprócz dwóch zbiorników paliwa w kadłubie, został umieszczony pod środkową częścią płata zbiornik dodatkowy.

Wersja trzymiejscowa okazała się szczególnie korzystna w zastosowaniu do szkolenia skoczków spadochronowych — przy skokach treningowych dwóch skoczków kolejno opuszczaabinę, a podczas skoków szkolnych instruktor z tylnego miejsca może wygodnie obserwować ucznia.

Duże zalety wykazał „Matajur” również jako samolot szkolno-treningowy. Jest on dopuszczony do akrobacji z wyjątkiem lotów odwróconych. Do lotów ciążonych zabudowano zaczep w końcu kadłuba. Prędkość lotu zespołu samolot-szybowiec wynosi 95 km/h, przy czym samolot leci z wychylonymi klapami (15°).

KB-6, z uwagi na znaczny zasięg, znalazł również zastosowanie jako samolot turystyczny a w dużych zakładach produkcyjnych jako samolot dyspozycyjny. W warunkach zimowych stosowane są narty.

J. Pow.



Powyżej: KB-6 „Matajur” na nartach. Poniżej: z lewej — bagażnik podręczny, z prawej — kabina pilota.



Skoczek opuszczaabinę „Matajura”.

## DANE TECHNICZNE:

### Wymiary:

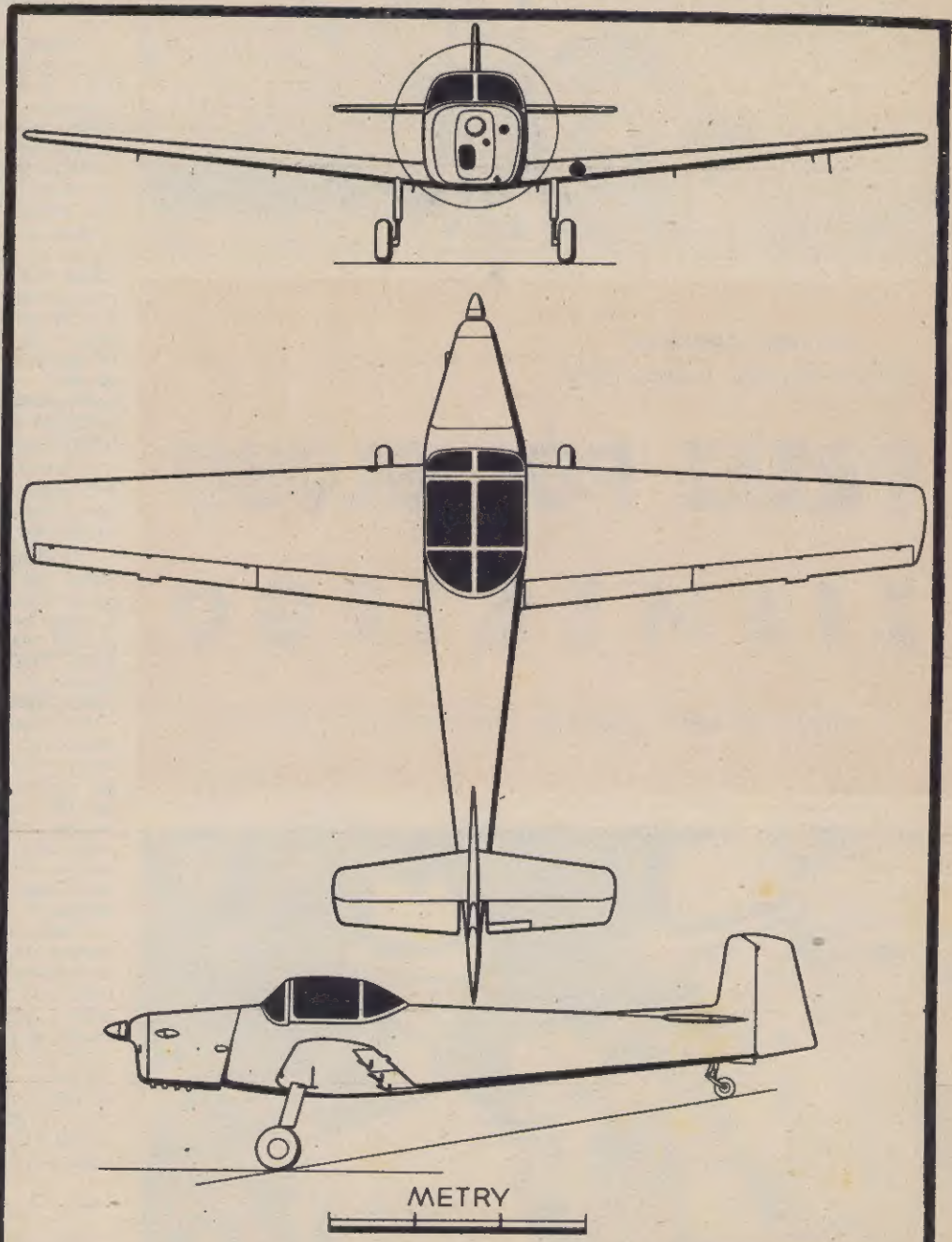
Rozpiętość	—	10,60 m
Długość	—	8,36 m
Wysokość	—	2,15 m
Powierzchnia nośna	—	14,0 m <sup>2</sup>
Wydłużenie	—	8

### Ciążary:

Ciążar własny	—	659 kg
Ciążar w locie	—	979 kg
Obciążenie powierzchni	—	70 kg/m <sup>2</sup>
Obciążenie mocy	—	7,2 kg/KM

### Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	222 km/h
Prędkość przelotowa	—	200 km/h
Prędkość minimalna	—	88 km/h
Prędkość wznoszenia	—	210 m/min
Pułap	—	4 500 m
Zasięg	—	900 km



Rysował: TADEUSZ PSZENICKI





**MICHAŁ GROMÓW**  
Bohater Związku Radzieckiego

# PRZEZ PÓŁ GLOBU ZIEMSKIEGO

Artykuł napisany specjalnie dla „Skrzydlatej Polski”



Zamieszczamy poniżej wspomnienia generała-pułkownika, Bohatera Związku Radzieckiego, Michała Gromowa, o ważnym wydarzeniu w historii radzieckiego lotnictwa — dalekodystansowych przelotach bez lądowania z ZSRR do USA, przez Biegun Północny, w r. 1937.

## NARODZINY IDEI

Marzeniem produjących lotników Związku Radzieckiego od dawna były dalekie przeloty. Myśl tę podopieczni już sama geografia ZSRR: olbrzymie obszary kraju swą specyfiką wskazywały, że głównym problemem dla lotnictwa są tutaj loty dalekodystansowe. Ważne jednak było również i to, że nasze przysięłe loty widzieliśmy jako loty bez lądowania, z ZSRR do Stanów Zjednoczonych, przez Biegun Północny. I tutaj łączący się pięknie dwa zadania: maksymalnego zwiększenia zasięgu samolotu oraz utworzenia najkrótszej drogi łączącej dwa największe na świecie państwa.

Odwagą próbę przelotu ponad Biegunem Północnym do USA podjął pierwszy latem roku 1935 Zygmunt Lewoniewski. Zostawiając za sobą brzegi półwyspu Kola, zagłębił się na odległość 150 km w kierunku północnym nad morze Barentsa, jednak zmuszony został do powrotu z powodu defektu maszyny. Owego czasu do przelotu nad Arktyką przygotowywał się również zespół będący pod młot kierownictwem. Pałał chęcią lotu Walery Czałow. Snuł plany również inni piloci.

## PROBA GENERALNA

Ponad dwa lata trwały nasze przygotowania. Mieliśmy do dyspozycji samolot ANT-25, konstrukcji Andrieja Tupolewa. Przeprowadzone próby wykazały, że zdolny on jest do wykonania przelotu na odległość siedmiu tysięcy kilometrów. To było za mało. Postawiliśmy sobie zadanie: podwoić zasięg samolotu.

Była to trudna praca, pełna żmudnych, drobniagowych badań i twórczych dociekań. Zabudowa silnika z reduktorem zwiększyła zasięg do czterech tysięcy kilometrów. Dwa dalsze tysiące kilometrów dała zamiana pokrycia z blachy falistej na gładkie. Wreszcie — zastosowanie potężniejszych krawędzi natarcia skrzydeł i metalowego śmigła przybliżyło nas bardzo znacznie do celu.

Zdawało się już, że przygotowanie maszyny jest zakończone. Udałoby się na pierwszy próbnym, dalekim przelocie.

„Półtorej godziny temu oderwaliśmy się od ziemi. Samolot napędzany benzyną aż do niemożliwości. Lecimy bez widoczności ziemi w jednolitej białawej masie, gdzieś w rejonie Srebrnych Stawów, w okolicy Riatania. Nagle zupełnie niespodziewanie spadają obrotu silnika.

Lądować! Ale jak posadzić przepelnioną paliwem maszynę na ziemi, której nie możemy zobaczyć? Innego wyjścia jednak nie ma. Uciec się do użycia spadochronów — to znaczy stracić samolot, przekreślić dwa lata znoјnej pracy, przesunąć termin lotu polarnego na czas nieokreślony. Na to załoga pójść nie mogła.

Udało mi się wyjść z mgły i z wielką trudnością, ale bez awarii, wyładować. Okazało się, że tak skrupulatnie kontrolowany silnik miał jednak wady. Trzeba było dokonać zmian w systemie zasilania.

Drugiego dnia lot kontrolny... Mieliśmy noc, potem dzień, nadeszła druga noc. Przebywaliśmy już w powietrzu 37 godzin, przełatając przeszło 5 000 kilometrów. I nagle z silnika pokazał się płomień. Szybko się roz-

przestrzenia. Długie języki ognia liżą już skrzydło. A przecież w skrzydłach naszego samolotu znajdują się rezerwy zbiorniki paliwa... Jakże długimi były dla mnie czterydzieci minut, w czasie których prowadziłem mogący się w każdej chwili za pałk i rozzerwać na strzępy samolotu do najbliższego lotniska!

Kiedy wykonaliśmy trzeci z kolei daleki lot próbny, przebywając po trasie okrojonej 12 411 kilometrów, uczuliśmy, że spada nam kamień z serca. Byliśmy w powietrzu 75 godzin.

Próba generalna wypadła pomyślnie. Mamy samolot zdolny do pobicia rekordu, mamy doświadczenie lotu na nim w trudnych warunkach.

## PIERWSZY PRZELOT

O godzinie 4.05 dnia 18 czerwca 1937 roku Walery Czałow, Genegł Bajdałow i Aleksander Bieljakow wystartowali z lotniska Szekowskiego koło Moskwy i po 63 godzinach i 25 minutach wylądowali w Stanach Zjednoczonych, na wojskowym lotnisku w Vancouver. Cały świat oblała wieść o pierwszym przelocie przez Biegun Północny, dokonanym przez radzieckich lotników.

Przeżywalismy wówczas w Moskwie. W największym podnieceniu czytaliśmy meldunki z czkałowskiego NO-25. Co przeżywali nasi towarzysze lecąc nad bezkresnymi lodami Arktyki? Domyślaliśmy się, że za lakonicznymi słowami radiogramu: „Wszystko w porządku” — kryje się ciężka walka z żywiołem, pełna niebezpieczeństw i poświęceń. I tak było w rzeczywistości. Ciężki z zimna i braku ładu, mścił cały swój zapas wody do picia oddać na chłodzenie silnika, bowiem woda do jego chłodzenia zamarała. Wskutek groźby oblodzenia nie mogli zejść niżej — Czałow widząc mgłę towarzyszy oddał im swój zapas ładu.

Wykonali zadanie. Przebyli nad lodami i oceanami 5 900 kilometrów w linii prostej, udowadniając możliwość lotów nad Arktyką. Teraz kolej na nas. Mamy dalej sięgające plany.

## „REKORD ODLEGŁOŚCI” OPUSZCZA ZIEMIĘ

Jumaszew i Danilin zajmują swoje miejsca w kabine. Ostatnie podziwiania odpowiadających, gorące życzenia szczęśliwej drogi. Płyną one z głębi serca: ile do ciężkiej pracy, bezsennych nocy poświęcił cił ci ludzie — konstruktorzy, inżynierowie, mechanicy, meteorolodzy — przygotowaniem naszego przelotu! Daje gaz! W dzienniku pokładowym pojawia się pierwszy zapis: „Szczelkowo — 12 czerwca 1937 roku. Czas moskiewski — godzina 3 min 21. Start.”

Coraz przedniej ucieka spod kół betonowa nawierzchnia pasa startowego. Maszyna podskakuje... raz, drugi, trzeci... ale nie może rozstać się z ziemią. A betonu zostało już niewiele metrów. Dosłownie na samym końcu drogi startowej — tam, gdzie urywa się beton i zaczyna nierówne pole — samolot uniósł się w powietrze. Nigdy jeszcze nie miałem tak trudnego startu i nigdy jeszcze ANT-25 nie ruszał w powietrze z tak wielkim obciążeniem. Dochodzi-

Wyżej: Trasa lotu ANT-25 z Moskwy do San Jacinto i fotografie: Gromowa, Jumaszewa i Danilina, Z lewej: Danilin, Gromow i Jumaszew w Stanach Zjednoczonych, po dokonaniu wspaniałego przelotu.



to omo do 11 500 kilogramów! Po-  
skapiliśmy sobie wszystkiego, ale  
paliva — wzięliśmy o pół tony wię-  
cej niż Czakalów.

A więc lecimy. Na skrzydłach na-  
szej maszyny widnieje znak:  
NO-25-1. Nazwa samolotu — „Re-  
kord Odległości” mówi o naszym za-  
daniu.

## NASZA TAKTYKA: PROSTO I NA PRZOD

Od samego początku drogi, gdy  
pod Zagorskim, blisko Moskwy,  
wyszliliśmy na ledwo 350 metrów —  
straciłmy z oczu ziemię. Całymi  
godzinami lecieliśmy w chmurach.  
Zaczynała się praktyczna próba war-  
tości planu całego lotu, całej naszej  
taktyki wystudowanej taktyki. Na czym  
się ta taktyka opierała?

— Zacząć lot na minimalnej wy-  
sokości, z maksymalną prędkością.  
Utrzymywać się stale, o ile tylko  
jest możliwość, na 1 500—2 000 me-  
trów poniżej pulapu. Lecić na ekono-  
micznych obrotach silnika.

Lecić ściśle według marszru-  
tu. Nie omijać trafiających się po-  
drodnie przeszkód atmosferycznych.  
Nie marnować w celu obejścia prze-  
szkody ani grama benzyny. Z groź-  
nym wrogiem — oblodzeniem —  
walczyć nabieraniem wysokości.  
Aparaturę przeciwbłędnową mia-  
liśmy tylko dla śmigła. Doszliśmy  
do wniosku, po szczegółowym zana-  
lizowaniu sytuacji, że niebezpieczeń-  
stwo oblodzenia przestanie grozić  
tylko w górnych warstwach atmo-  
sfery, w temperaturze — 20° i ni-  
żej.

Taktyka nasza różniła się od cza-  
kowskiej. Główny cel Walerego —  
osiągnąć USA — zerwał mi uży-  
wać paliwa na manewry wymijające.  
Osiągnięcie naszego celu — rek-  
ordu odległości — wymagało: lecieć  
tylko prosto, tylko naprzód!

## ZALOGA

Szóstą godziną lotu. Ziemi jeszcze  
nie widać — lecimy wciąż w chmu-  
rach. Oddaje stery Jumaszewowi.  
Pozwólcie, że poznam Was z zalogą  
samolotu.

Andriej Jumaszew — mój zastę-  
pca, drugi pilot. Niedługo student jed-  
nej ze szkół artystycznych, potem  
żołnierz, uczestnik wielkiej Rewoluc-  
ji, kochał lotnik zabywca  
dwóch światowych rekordów w locie  
z obciążeniem na wysokość, oblaty-  
wacz wielu dziesiątków nowych sa-  
molotów, wychowawca setek lotni-  
ków. Bez wątpliwości — doskonały pi-  
lot. A przy tym — utalentowany ar-  
tysta-malarz. Amerykańskie gazety  
nazwały go rosyjskim Robertem Tay-  
lorem. Jest to komplement, jeśli się  
zważy, że aktor filmowy Taylor  
uznany był wówczas za najprzystoj-  
niejszego mężczyznę Ameryki.

Nawigator Siergiej Danilin —  
zdolny inżynier, konstruktor aparatu-  
ry nawigacyjnej, wybitny specja-  
lista w dziedzinie nawigacji powietr-  
nej. Chłodny, niezwykle opanowany  
w powietrzu — na ziemi pełen tem-  
peramentu, szczególnie jako nastę-  
pca jednej ze znanych drużyn pi-  
larskich Moskwy.

Mnie — porwał lotnictwo gdy  
miałem 14 lat. Budowałem modele,  
pracowałem w aeroklubie, gdzie wy-  
dawał i wpajał mi wiarę w wielką przy-  
szłość samolotu takiej miary nau-  
czytel, jak Żukowski. Później —  
wojskowa szkoła lotnicza i długolet-  
nia praca: instruktora i pilota do-  
świadczanego — oblatywacza. Upra-  
wiałem czynnie sport podnoszą-  
cie ciężarów, lekkoatletykę, szere-  
terkę, jazdę konną, a w roku 1923  
zylem mistrzem ZSRR w ciężkiej  
tletyce. Przede wszystkim jednak  
— zawsze byłem i jestem lotnikiem.  
„Czas jednak spojrzeć na ziemię.

## W CENTRALNEJ ARKTYCE

Znajdujemy się nad wyspą Kół-  
gujewa na Morzu Barentsa. Juma-



ANT-25 w kilka chwil po wylądowaniu, w pobliżu San Jacinto. Samolot w pierwszorzędnym stanie przebył ponad 12 000 km, znajdując się w powietrzu 62 godziny i 17 minut. Zapas paliwa pozwalał jeszcze przelecieć ponad całym Meksykiem.

szew przebija chmury — po raz  
pierwszy w tym locie widzimy zie-  
mię. Zmieniam Andrieja przy sterach  
i zaczynam nabierać wysokości. Zno-  
wu wchodzimy w gęstą, lepką mgłę.

Pląną długie godziny w wlezi  
chmur. Ale oto wypadamy nagle w  
czystą przestrzeń i oczom naszym  
przedstawia się cudowny widok: w  
dole niebieskie wody morza Barentsa,  
są, rysuje się Nowa Ziemia. Wi-  
dzimy ją coraz wyraźniej. Zalane  
promieniami słońca majestatycznie,  
urwisie brzegi polarniej wyspy, dłu-  
gie płaszczyzny mierzje niezwykle  
jaskrawej barwy, przypominają  
nam południowe wybrzeże dalekiego  
Krymu.

Po raz drugi nawiązaliśmy kon-  
takt z ziemią. Teraz, lekko zmie-  
niliśmy kurs, lecimy prosto przez  
wyspę Rudolfa, Biegum Północny i  
dalej wzdłuż 120 południka do sa-  
mej Kalfifornii. Zegnany naszą po-  
kule: archipeląg Franciszka Józefa  
bysnął jeszcze raz śnieżnymi szczy-  
tami. Pożegnanie nie było wesołe  
— z przodu szybko nadchodził pierw-  
szy cyklon.

Stosujemy raz obroną taktykę,  
zadnych zejść z kursu, prosto i wy-  
żej! Wysokość 4 000 metrów. Tem-  
peratura — 16°. Drogię zagradza  
zwarta masa chmur. Wirzmy się w  
nią. Okna kabiny pokrywa war-  
stwa lodu. Maszyna staje się znacz-  
nie cięższa, jednak wytrwale ciągnie  
do góry. Oblodzenie — pierwsze po-  
ważne niebezpieczeństwo. Wysokość  
4 500 metrów. Zewnętrzny term-  
ometr pokazuje — 21°. I wówczas  
widzimy, że szyby znów stają się  
przezroczyste. Przewidywania oka-  
zały się słuszne, pierwszy egzamin  
wypadł dobrze.

Urczysta chwila — Jesteśmy nad  
Biegumem Północnym! W dole, na  
dryfującej krze, snają odważni ro-  
dacy papiński, Krenkel, Szirszow,  
Fiedorow. Z wysokości 2 700 me-  
trów postrzawiamy ich. Było to 13  
lipca, o godzinie 3.14 — śledem mi-  
nut przed końcem pierwszej doby  
lotu i trzynastą minut przed jej  
to przewidywał plan. Kurs północny  
zmienia się na kurs południowy.

Za biegiem okazywał nas drugi  
cyklon. Teraz zdecydowanie lecie-  
liśmy na jego spotkanie i pokonał-  
my go naszą główną bronią — dużą  
wysokością. A później amerykańska  
Artyka uśmiechnęła się do nas po-  
witalnie. Długo lecieliśmy nad  
obrzymia, oświetloną jaskrawymi  
promieniami polarnego słońca lodo-

wą pustynią, aż na horyzoncie poja-  
wił się pierwszy kawałek amerykań-  
skiej ziemi — wyspa Patryka.

Spokojnie lecieliśmy nad północ-  
ną częścią kontynentu Ameryki.  
Przelecieliśmy Kanadę. Zbliżało się  
nieprzejmne spotkanie z Górami  
Skalistymi. Tu należało oczekiwać  
trudności. Tutaj przeżył wiele cięż-  
kich chwil Czakalów, które — rzecz  
jasna — nie ominą i nas.

Góry były pokryte chmurami. Na  
dużej wysokości przeclamy ołbrzy-  
mie ich łańcuchy i znowu lecimy  
w chmurach. Oblodzenie wzrasta  
szybko. Położenie nasze staje się  
groźne. Odpowiadamy posłuszeństwem  
dwie prędkościomierze. Maszyna za-  
trawiająca stale się coraz cięższa...  
Wydostaliśmy się z niebezpiecznej  
strefy na wysokości 3 500 metrów.  
Biorąc kierunek w prawo, wyszli-  
śmy w rejonie Seattle ku Oceanowi  
Spokojnemu. Pod nami były Stany  
Zjednoczone.

## „REKORD ODLEGŁOŚCI” BIJE DWA REKORDY

Leciliśmy w kierunku San Fran-  
cisco. Po upływie dwóch dob na-  
deszła pierwsza w tym locie clem-  
na noc. Nie wyczerpaliśmy jeszcze  
ani zapasu paliwa w zbiornikach,  
ani zapasu energii i wytrzymałość  
w nas samych. I chociaż rado przy-

nosiło niepośpieszające wiadomości o  
tym, że lotniska na południe od San  
Francisco będą rano zakryte mgłą,  
posyłamy w eter meldunek: „Minę-  
liśmy San Francisco, lecimy dalej”.  
Tak dotarliśmy do południowej gra-  
nicy USA — do San Diego. Zapas  
paliwa pozwalał na przebycie jesz-  
cze ponad tysiąc kilometrów, silnik  
pracował bez zarzutu, można było  
by przesiąść cały Meksyk... ale wa-  
runki przelotu zobowiązywały nas  
do lądowania na terytorium Stanów  
Zjednoczonych.

Lotnisko w San Diego zakrywa-  
ła mgła — trzeba było zawrócić.  
W pobliżu Marchfield wynalazłem  
niezbity równe, ale dość długie pole  
i postanowiłem tam lądować. Trze-  
ba było jednak przedtem kilkoma  
nawrotami rozegnać przeszkadzają-  
ce przy lądowaniu krowy; nie wy-  
padało rozpoczynać gościnę w Ame-  
ryce rozlewem krwi, chociażby ona  
była ciepła...

Wylądowaliśmy o trzy mile od  
miasta San Jacinto, po 62 godzinach  
i 17 minutach lotu, przebywszy w  
linii prostej 10 146 kilometrów, a w  
łamanej ponad 12 000. Pobiliśmy  
dwa rekordy światowe.

Radośnie, po przyjacielsku wita-  
ły nas w USA setki tysięcy Amery-  
kanów. Burmistrzowie amerykań-  
skich miast żartowali: „Gdy znów  
przeleciecie — natychmiast zlikwi-  
dujemy mgłę...”

Od tamtych dni minęło dziesięć-  
naście lat. Szczęśliwy udział brał  
w tych lotach. Nie ma dziś wśród  
nas Walerego Czakalowa — wybit-  
nego lotnika i wspaniałego czło-  
wieka. Został przy życiu pieciu. Dłu-  
go jeszcze pracowali w radzieckim  
lotnictwie towarzysze Czakalowa —  
peten radości życia Georgij Bajdu-  
kow i niewzruszony Aleksander  
Bieljakow. Kontynuują pracę w  
dziedzinie nawigacji powietrznej  
nasz sławny Siergiej Danilin (poru-  
cił pilkę nożną dla... tenisa). Cho-  
roba zmusiła do porzucenia lotnic-  
stwa Andrieja Jumaszewa: powrócił  
do malarstwa i tworząc nowe płótna  
przebywa na Krymie. Niedawno od-  
szedł od lotnictwa i ja. Poświę-  
cam teraz dużo czasu rozwojowi  
sportu w ZSRR; przygotowawem m.  
in. do Spartakiady... ale nie lotni-  
ków, tylko młodzieńców. Oprócz tego  
pracuję nad książką o metodach  
opanowania zawodu. Wkładam w tę  
pracę swe wieloletnie doświadcze-  
nie, znajomość ludzi i ich charak-  
terów.

Tłumaczyć z rosyjskiego

JERZY ZARĘBSKI



Z prawej: Samolot dzielnych radzieckich  
lotników stał się obiektem olbrzymiego  
zainteresowania Amerykanów. Pierwsze,  
oczywiście, przybiegły dżelce.





## Z lotu po kraju

### PILOCI KRAKOWSCY W WALCE Z POŻAREM

**P**RACA na starcie szła normalnym rytmem. Jedni odbywali loty szkoleniowe na „Salamandrach” czy „Czapli”. Inni przygotowywali się pilnie do pokazów na święto Lotnictwa. W pewnej chwili na skraju wioski Pobiedzkie Wielki, graniczącej z lotniskiem, zobaczyliśmy dym unoszący się leniwie nad ziemią. Zapewne dzieci rozpalili ognisko i piekąc ziemniaki — myśleli wszyscy obecni na starcie. Instruktor Brożek wystartował w tym czasie na „Czapli”. Z powietrza zauważył on, że dym ten pochodzi ze stogu zboża. Szybko więc wyładował, aby pośpieszyć na pomoc płonącemu zbożu. W zadziwiająco tempie zabezpieczono szybowce, zostawiając przy nich jednego pilota. Reszta natomiast w chwili potem siedziała w samochodzie ze sprzętem przeciwpożarowym. Ruszyliśmy na pomoc.

Po przybyciu na miejsce pożaru jedni zabrali się natychmiast do ustawienia motopompy nad pobliskim stawem, inni szybko rozwinęli i zaczęli wlewać, z których strumienie wody skierowano na miejsce pożaru. Wszyscy gaszący dotychczas ogień za pomocą wody noszonej wiadrami, odetchnęli z ulgą, a szczególnie gospodarz, którego dom stał w odległości 8 m od palącego się stogu.

Gdy gaszenie pożaru dobiegało końca, zjawili się na miejscu wypadku straż pożarna z sąsiedniej wioski, a następnie miejscowa straż pożarna z Krakowa, której pozostało jedynie spisanie protokołu.

W czasie gaszenia wyróżnili się instruktorzy Aeroklubu Krakowskiego: Andrzej Brożek i Maciej Michalski oraz piloci Piotr Kozłowski, Korczowski, Zachara i inni. Osoba na pochwałę należy się dla mechanika Władysława Korala za utrzymanie sprzętu przeciwpożarowego w pełnej „gotowości bojowej”.

ROMAN KWIATKOWSKI  
Kraków

## MODELARNIE LOTNICZE NA WSI

**N**A terenie powiatu kaliskiego czynnych jest siedem modelarni lotniczych, w tym sześć modelarni na wsi. Trudności na jakie napotykały modelarze w swej pracy to brak odpowiednich narzędzi oraz niedostateczna ilość materiałów do budowy modeli. Do najlepiej pracujących należą zaliczyć modelarnie w Opatówku i Kokaninie. Mierzeniem ich osiągnięć były tegoroczne Powiatowe Zawody Modelarskie, na których modelarnia z Opatówka uzyskała 655 pkt, a modelarnia z Kokanina 385 pkt. Modelarnie te po raz drugi zdobyły czołowe miejsce. Na III miejscu znalazła się modelarnia z Piwnicy, która zdobyła 240 pkt. Modelarnie z Opatówka

## Mechanik nie mniej potrzebny od pilota

**M**OWIĄC ostatnio o śmigłowcach, łączymy tę nową u nas dziedziczącą technikę lotniczą z kilkoma nazwiskami pilotów i w najlepszym wypadku inżynierów, zapominając zupełnie o tych pracownikach lotnictwa, których zasługi są wcale nie mniejsze jak tych, którzy znaleźli pozytywną ocenę swej pracy.

Śmigłowce, jako urządzenia bardziej skomplikowane od samolotu, wymagają troskliwej opieki technicznej i bezpieczeństwa jego lotu w najważniejszym stopniu aniżeli w przypadku samolotu zależy od właściwej obsługi technicznej, od należytego przygotowania sprzętu do lotu.

Dzisiaj mamy przeszkolonych pierwszych instruktorów i pilotów doświadczalnych, oddany do eksploatacji pierwszy wykonany przez nas śmigłowiec. Śmigłowce nasze brały udział w pokazach lotniczych i wszystko to odbyło się bez najmniejszego wypadku.

To 100% bezpieczeństwa lotów udało się nam osiągnąć dzięki pomocy radzieckiego inż. pil. Wsiewłoda Winickiego, a przede wszystkim dzięki pełnej poświęcenia, zasługującej na pochwałę pracy cichych bohaterów

i współtwórców naszego nowego dorobku — personelu technicznego.

Nasi technicy i mechanicy wspólnie z radzieckim doradcą technicznym inż. Okuszką uczynili wszystko, aby zabezpieczenie techniczne naszych lotów stało na wysokim poziomie. Stwierdzić należy, że udało im się to w pełni. Inż. Okuszek całe swoje bogate doświadczenie, pomimo trudności językowych, oddał naszemu personelowi technicznemu, który wspólnie z nim dbał o to, aby „śmigłowce chodziły jak zegarki”.

Odpowiedzialny za nazemne przygotowanie śmigłowców do lotów, uczestnik pierwszego przelotu śmigłowcowego, inż. Wacław Kurtz wraz z st. technologiem Wiesławem Redą i technikami Bugajskim, Nowakiem, Leszczyńskim, Tatarczykiem i pozostali personel nazemny zastąpili sobie na słowa uznania.

W imieniu kolegów i swoim pragnę złożyć serdeczne podziękowanie całemu personelowi nazemnemu (wiodącemu na zdjęciu) za pełne poświęcenie i trudną pracę zabezpieczenia naszej pracy.

RYSZARD KOSIOL



Personel techniczny przy śmigłowcu SM-1.

## 518 KM PRZELOTU DOCELOWEGO NA „JASKÓŁCE”

**P**OWOLNY napływ powietrza polarno-kontynentalnego w nocy z 11 na 12 lipca rósł nadzieję bardzo dobrej termiki wypracowanej. Latając samolotem już przed godziną 4-tą rano, obserwowałem silne tworzenie się mgły radiacyjnej — niezawodną zapowiedź dobrych warunków

termicznych w ciągu dnia. Około godziny 6-tej nad górami Podkarpacia pojawiły się pierwsze cumulusy. W miarę wznoszenia się tarczy słonecznej zaczęły się tworzyć chmury i to w dość dużej ilości również nad terenem płaskim. Stały, niestety, wiatr NE o sile zaledwie 10—15 km/h budził we mnie pewne obawy co do możliwości wykonania przelotu 500 km. Jednakże dalszy intensywny rozwój wiele obiecujących chmur nie pozwolił mi siedzieć na miejscu. Jako cel zamierzono przelotu zgłosiłem Żary koło Żagania, oddalone od Rzeszowa o 518 km.

Moja „Jaskółka” wyholował Zdzisław Stachlewicz. Na wysokości 400 m weszliśmy w komin, w którym odciepliliśmy się i bez większego trudu osiągnęliśmy podstawę chmur — 1100 m. Była godzina 9.20. Nie tracąc czasu ustaliśmy kurs lotu i odseleliśmy na trasę. Odcinek Rzeszów — Mielec przeleciałem z prędkością 68 km/h. Za Mielem zwiniliśmy trochę, lecąc bardzo ostrożnie, gdyż moje trzy dotychczasowe próby przelotu 500 km kończyły się niezmienne po 100 km lądowaniem w rejonie Buska. Koledzy w klubie twierdzili żartobliwie, że w tych okolicach jest większa grawitacja. Tym razem udało mi się szczęśliwie pokonać tę pechową „grawitację” i minawszy ją stwierdziłem, że prędkość dotychczasowego przelotu wynosi 67 km/h.

Chmury były w dalszym ciągu pięknie rozbudowane, a podstawa stopniowo wznosiła do 1300 m. Słońce w kabinie „Jaskółki” dawało się coraz bardziej we znaki. Za-

## ŁAMI-GŁÓWKA

**S**KONCZYWSZY we wrześniu 1954 roku szkolenie szybowcowe w Strzyżewicach otrzymałem III klasę pilota szybowcowego. Na rok 1955 zostałem „zaplanowany” jako kandydatka do II klasy. Ponieważ jednak w tymże roku bardzo mało czasu mogłam poświęcić szkoleniu szybowcowemu, II klasy nie otrzymałam. Jakże się jednak zdziwiłam w roku bieżącym, kiedy instruktor wpisując KTP do mojej książki pilota napisał „dopuszczam do wykonywania lotów na szybowcach „Salamandra” i „Czapla” wg programu do III klasy”. Gdy zapytałam dlaczego tak napisał i czy nie jestem pilotem III klasy odpowiedział: „według nowego programu — nie”.

Bardzo dobrze, że stawia się coraz wyższe wymagania szybownikom. Czy słuszne — jest jednakże odbieranie raz zdobytych kwalifikacji — względnie ich powtarzanie? Co działo by się, gdyby wszystkim inżynierom wykształconym w ciągu trzech lat odebrano dyplomy i tytuły, bo studia politechniczne trwają teraz przecież pięć lat i magistrat wydziałów, na których okres studiów również przedłużono?

Na moje argumenty instruktor wysunął inne: każdemu aeroklubowi odpowiednio do jego planu nadaje się pewien resurs (w tym przypadku szybowcowy). Ponieważ resurs (nawiasem mówiąc — bardzo mały) „Muchy-ter” jest przewidziany tylko dla szkolenia pilotów III klasy, a ja dotąd jeszcze na „Musze-ter” nie latałam — więc zostałam „zaplanowana” powtórnie do III klasy, zaś świadectwo i protokoły ze Strzyżewic zostały zniszczone. Instruktor argumentuje dalej odmowę wyłazowania mnie na szybowce wyższych typów (zupełnie słusznie zresztą) faktem, że szkolenie moje odbyło się z pominięciem „Muchy-ter”, a to jest niezgodne z obecnym programem. Ponieważ jednak resurs „Muchy” nie jest przewidziany na doszkalanie III-klasistów, którzy dotychczas na niej nie lataли, więc pozostaje jedno wyjście: powtórne szkolenie wg programu III klasy. W ten

sposób wykona się i plan szkolenia i resursu starczy. Zaznaczam, że mój przypadek nie jest jedyny. Takich, którzy w ubiegłym roku nie zdążyli wyłazować się na „Musze”, jest więcej i wszystkim skreślono uprawnień III klasy.

Smutne a zarazem śmieszne jest to, jak trzeba kombinować, aby wykonać plan, nie przekraczając przy tym resursu, bo za to „leca” ujemne punkty we współzawodnictwie. Wydaje mi się, a nie jest to zresztą tylko moje zdanie, że tak pojęty sport lotniczy nie jest sportem, ale jakąś walką (niezdrówą i często brutalną) o wykonanie planu. Dlatego tak jest u nas, kiedy w innych państwach lotnictwo jest sportem w prawdziwym tego słowa znaczeniu, jest pięknym i radością. Przykładał choćby filmy „2x2=5” i „Przed maturą”, artykuły czasopism lotniczych (nie tylko polskich) oraz rozmowa z szybownikiem szwajcarskim, który odwiedził nasz aeroklub w czasie Targów Poznańskich.

Coś trzeba w naszym sporcie lotniczym zmienić! Mnie się wydaje (i nie tylko mnie), że przede wszystkim trzeba go „odprodukcyjnić” i zerwać z planowaniem w jego obecnej, deformującej sport postaci. Przecież lotnictwo jest tak pięknym i porywającym sportem, że młodzież garnie się do niego masami bez potrzeby przynagania jej planami i wskaźnikami. Trzeba tylko nie przeszkadzać i nie ograniczać młodych. Bezpieczeństwu to na pewno nie zaszkodzi. Przecież każdy instruktor dąży do tego, by szkolić bez wypadków.

ALEKSANDRA WOJTKOWIAK  
Poznań

## Wystawa modelarska w Olsztynie

**W** ramach obchodu Dni Lotnictwa w Olsztynie w witrzynach księgarni „Domu Książki” otwarta została wystawa modeli latających, która cieszyła się dużym zainteresowaniem mieszkańców miasta. Wystawione zostały modele szybowców, redukcyjno-latające i na uwięzi, wykonane w większości przez kol. Krzemieńskiego i Drebilita.

LONGIN WIZYNSKI  
Olsztyn

mem. Mam do celu zaledwie 80 km, lecz wysokości już tylko 250 m.

Nagle, zupełnie nieoczekiwanie, strzałka wariometru unosi się na zero, a w chwili potem wskazuje już pełny 1 m/sek wznoszenia. Z zapałem i chęcią i ze strugami potu na czole krążę do wysokości 900 m. Tutaj wznoszenie wzrasta do 2 m/sek. Z wysokości 1400 m decyduję się na powrót do trasy. Ponieważ jednak warunki są nadal zdecydowanie złe, zawracam i postanawiam dobić do celu od strony południowej. Odejsię to okazuje się korzystne. Po krótkiej chwili łapie wznoszenie 2,5 m/sek i z wysokości 1500 m przelatuję odcinek, w którym przekraczam ugrzanie 500 km.

Trzeci diament należy już do mnie. W dalszym ciągu jednak uparcie walczę o osiągnięcie zgłoszonego punktu docelowego, od którego jestem oddalony jeszcze tylko o 18 km. Szczęśliwie trafiam znowu na wznoszenie 3,5 m/sek i dochodzę w nim do podstawy chmury. Jest godzina 17.10, gdy wysokościomierz wskazuje 1600 m. Z tej dogodnej pozycji lecę już do celu. Po drodze przecinam w locie prostym jeszcze parę kominów, tak, że nad Żary przylatuję na wysokości 1300 m, z kursem prawie północnym.

O godzinie 17.50 ląduję na nieczynnym lotnisku w Żarach, mając za sobą 518 km przeleciałych w ciągu 8 h 15 m. Z niekłamną radością spoglądam na moją złotą odznakę, którą wzbogaciła teraz trzy diamenty.

ANTONI SCHABOWSKI  
Oprac.: MARIAN ZŁAMANIEC

## Nagrodę tygodnia

...książkę otrzymuje Aleksandra Wojtkowiak z Poznania, za korespondencję pt. „Łamigłówka”.



# WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

Gorzej powodziło się 33 eskadrze „Czapli”. Została ona z miejsca podzielona. Dowódca eskadry, kapitan obserwator Zalewski, odeszedł z I plutonem do dyspozycji 26 d. p., a II pluton — na drugie skrzydło do armii, do dyspozycji 25 d. p. Pierwszy pluton miał dość burzliwy dzień, głównie z racji ciągłych zmian lotniska (sześciokrotnie w ciągu pięciu dni). Dywizja była cały czas w walce; wciąż zmieniała ugrupowanie i to przeważnie w nocy. Pluton dostawał nowy rejon lotniska nieraz już po zapadnięciu zmroku, a stare lotnisko o świcie było już zagrożone. Tak chaotyczne dysponowanie plutonem przez dywizję musiało się źle skończyć. I faktycznie, podczas jednego z nocnych lądowań na nowym lotnisku, dwa samoloty zderzyły się ze sobą i nie były zdolne do dalszego użytku. Załogi nie uciekły.

Drugi pluton pracuje spokojnie, ale jeden z samolotów z załogą: kapral pilot Ślebioda i podporucznik obserwator Sawicki w dniu 5 września nie powraca z lotu do rejonu Poddebice.

Dywizjon z dowódcą majorem pilotem Mmillerem w dniu 1 września zajmował lotnisko podstawowe koło Nekli, stacji kolejowej na linii Września — Poznań. Lotnisko to było dość wysunięte w stosunku do ugrupowania wojsk, chociaż jednak o lepsze przykrycie Poznania w tych pierwszych dniach walki. Na lotnisku podstawowym znajdowało się stale 10—11 maszyn, które miały szansę startu na alarm sieci dozorowania. Reszta samolotów dywizjonu była użyta na trzech zasadzkach: w rejonie Poznania na prawym brzegu Warty — 3 samoloty, na północ od Gniezna — 2 samoloty i w rejonie Kalisza — duża zasadzka 5 samolotów (na czele z dowódcą eskadry, kapitanem pilotem Zaremą). Ze względu na odległość od lotniska podstawowego zasadzka ta działała niejako autonomicznie i była powiązana z dowódcą 25 d.p.

Już w pierwszym dniu wojny działa nie z zasadzek przynosił plan. Klucz poznański dwukrotnie startuje podczas bombardowania miasta i porucznik pilot Gedymin zestrzeliwuje na oczach całego Poznania dwa hitlerowskie bombowce. Pierwszy wniosek o przyznanie krzyża „Virtuti Militari” przesłany przez armię „Poznań” do Warszawy dotyczył tego czynu por. Gedymina. Nie jestem jednak pewien, czy w chaosie dzieł wrześniowych doszło do przyznania tego odznaczenia.

W dniu 2 i 3 września świetnie się spisuje zasadzka pod Kaliszem, zestrzeliwując kilka samolotów (także „Me 109”), działających przeciwko armii „Łódź” i widocznie zapatrzonych na wschód.

Myśliwcy, startujący z innych zasadzek również zestrzeliwiają kilka samolotów niemieckich. Taktyka ataków polega przeważnie na oderwaniu i zestrzeleniu ostatniej maszyny z przelatującego klucza bombowego. Nasze „P 11” lecąc na pełnych obrotach silnika nabierają wysokości i same niepostrzeżenie atakują ostatnie maszyny. Kiedy klucz bombowy doda gazu, powtórzenie tego manewru jest już niewykonalne, gdyż prędkości są wtedy zupełnie równe.

Start na alarm dywizjonu z lotniska podstawowego (około 10 maszyn), stosowany parokrotnie, nie dał pozytywnego rezultatu. Atak był zauważony wcześniej i bombowce nie daly się dogonić.

W ciągu 6 dni, stanowiących pierwszy okres działań armii „Poznań”, ilość zestrzeleń zamykała się poważną liczbą 18 (w tym parę przypuszczalnych), przy własnym ubytku z dywizjonu myśliwskiego zaledwie dwóch maszyn. Jednej, rozbitej przy lądowaniu wskutek wady pilotażu, a drugiej — wskutek ran odniesionych w walce przez pilota (kpt. Zaremba).

Ciekawie wyglądała w armii sprawa lotnisk. Jak już wspominałem, w okresie przygotowawczym rozpoznano sporą ilość lotnisk, aż po rejon Kutna. Jeszcze przed rozpoczęciem działań, na rozkaz Dowódcy Lotnictwa Naczelnego Wódza zostały wydzielone trzy najlepsze lotniska w rejonie Gnieźno — Września jako wysunięty węzeł lotnisk dla lotnictwa bombowego. Był on obsługiwany przez specjalną kompanię węzła lotnisk i kolumnę samochodów ciężarowych, które nie podlegały Dowódcy Lotnictwa Armii. Przybyły transport kolejowy materiałów pędnych i bomb lotniczych został rozwieziony na lotniska.

W dniu 1 września otrzymaliśmy od Dowódcy Lotnictwa NW tajną depeszę, że zachodzi możliwość lądowania na węzeł lotnictwa francuskiego.

Oczywiście do lądowania, ani lotnictwa francuskiego, ani nawet rodzimej brygady bombowej — nie doszło. Skąd i na mocy jakich układów powstała wersja o lotnictwie francuskim, mająca odbicie nawet w depeszy Dowódcy Lotnictwa NW, nie wiem. Co do naszej brygady bombowej, to wiadomo skądinąd, że w dniu 1 i 2 września dywizjon „Łosi” stały beczynnie na lotniskach podstawowych w rejonie Dębina. A mogłyby zbombardować chociażby te dwa rozpoznane przez nas lotniska pod Piłą!

Kłopot z „węzłem lotnisk” zaczął się dopiero dnia 4 września, kiedy nasza armia miała zamiar opuścić ten rejon. Wtedy Dowódca Lotnictwa NW oddał kompanię węzła lotnisk i cały zapas bomb, amunicji i materiałów pędnych do dyspozycji armii „Poznań”, chcąc jednak zabrać kolumnę samochodów ciężarowych. Dopiero na naszą interwencję pozostawiono przy armii także kolumnę. Odtąd zaczęła się zmusna ewakuacja ok. 150 beczek benzyny, przerzucanej z etapu na etap dwoma nawrotami samochodów. Bomby wysadzono w powietrze.

Jednostki lotnictwa armii zmieniały lotniska dość często, ale z tym nie było większych kłopotów. Trzeba było tylko dobrze wyczuwać, kiedy lotnisko zostało rozpoznane przez Niemców i wtedy nie namyślać się zmieniać miejsce postoju.

Lotnisko 34 eskadry, w tym okresie, było dwukrotnie bombardowane o świcie, podczas gdy eskadra opuszczała go o zmroku dnia poprzedniego.

7.

Jeszcze przed zajęciem linii obrony, niejako Gopio — Warta, generał Kutrzeba występuje do Naczelnego Wódza z projektem natarcia częścią sił armii na południe po obu stronach rzeki Warty w celu odciążenia armii „Łódź”, bardzo silnie naciskanej przez nieprzyjaciela. W dniu 5 września — jak podaje generał Norwid-Neugebauer w swojej pracy pt. „Kampania wrześniowa 1939 w Polsce” — Naczelny Wódz zmienił dwukrotnie swoją decyzję w tej sprawie i wieczorem ostatecznie odwołał natarcie, mimo, że część oddziałów armii „Poznań” rozpoczęła już przegrupowanie.

W dniu 6 i w nocy z 6 na 7 września sytuacja w armii „Łódź” jeszcze bardziej się pogarsza. Generał Kutrzeba ponownie występuje z inicjatywą natarcia na południe.

Osobliście byłem świadkiem rozmowy telefonicznej generała z Rydzem Śmigłym. Rozmowę tę nazywam zawsze w myślach „historyczną”, gdyż z niej się zrodziła „Bitwa pod Kutnem”.

Około godziny 18 dnia 7 września, gdy wraz z kolegami znajdowałem się w pokoju sztabu armii, rozległ się telefon i poproszono do aparatu generała Kutrzebę. Telefonował z Warszawy Szef Sztabu Naczelnego Wódza generał Stachiewicz. Zaparło nam dech w piersiach, w pokoju nastąpiła absolutna cisza. Z tego co słyszeliśmy sami i co

powiedział nam generał Kutrzeba zaraz po odwołaniu słuchawki, można było odtworzyć mniej więcej taki przebieg rozmowy:

Gen. Stachiewicz: — Z rozkazu Naczelnego Wódza komunikuję panu generałowi decyzję odwrotu za Wisłę, która polega na tym, że armia „Pomorze” odchodzi na Modlin, armie „Poznań” i „Łódź” — na Warszawę, armia odwodowa — na Dęblin. Wykonanie natychmiast.

Gen. Kutrzeba: — Rozkaz, panie generale, ale chciałbym jeszcze powrócić do sprawy mego natarcia na południe. Mogłbym natrzeć wszystkimi siłami po osi Łęczyca — Łódź dla odciążenia armii „Łódź”.

Gen. Stachiewicz: — Proszę, pan marszałek chce mówić z panem generałem, oddaję słuchawkę!

Gen. Kutrzeba: Panie Marszałku, ponawiam swą prośbę o zezwolenie natarcia na południe po osi Łęczyca — Łódź. Część moich dywizji jeszcze się nie biała. Do przegrupowania potrzeba mi niewiele więcej niż jedną dobę. Bortnowski<sup>4)</sup> też ma część sił stosunkowo świeżych. Uważam, że będzie to korzystniejsze niż odwrot za Wisłę.

Marszałek Rydz Śmigły: — Wle pan, generale, trudno mi stąd dokładnie ocenić sytuację. Pan na miejscu lepiej się w niej orientuje. Proszę zatem działać według swego uznania. Wolalbym jednak, aby odchodził pan wprost na Warszawę.

Gen. Kutrzeba: — A więc upoważnia mnie pan marszałek do działania na całym obszarze armii „Poznań” i „Pomorze”?

Marszałek Rydz Śmigły: — Tak! Proszę działać według swego uznania i przelać mi jutro samolotem do Brześcia szczegółowy plan natarcia i reorganizacji armii. Do widzenia! Życzę sukcesów!

Generał Kutrzeba: Rozkaz, panie marszałku. Do widzenia!

W sztabie armii zawrzało! Sytuacja wszystkich oddziałów znajdujących się w rejonie pomiędzy Wisłą, Wartą i Bzurą była dobrze znana w sztabie armii. O generale Kutrzebie można po wiedzieć tylko jedno — że stanął w tym momencie na wysokości zadania! Mimo bomb, spadających gdzieś w pobliżu kwatery armii, był spokojny i opanowany. Na godzinę zamknął się wraz z paru członkami sztabu w swoim pokoju do pracy i tam powstał plan organizacji nowej armii i bitwy.

Oto jego zrzęby:

1. Trzy świeże dywizje piechoty armii „Poznań” (25, 17 i 14 d.p.) tworzą grupę operacyjną pod dowództwem generała Knoll-Kownackiego. Zadanie: przegrupować się na linię górnej Bzury i uderzyć dnia 9 września rano po osi Łęczyca — Łódź.

2. Wielkopolska b.k. przedłuża to natarcie po stronie wschodniej.

3. Armia „Pomorze” z dotychczasowym dowódcą generałem Bortnowskim w składzie 4, 16 i 26 d.p. przekształca się w grupę operacyjną. Zadanie: przejść forsownym marszami z rejonu Włocławka i Radziejowa na linię środkowej Bzury, skąd przedłużyć natarcie poprzednich grup.

4. Do osłony od zachodu powołuje się grupę operacyjną generała Tokarskiego w składzie 27, 15 i 9 d.p. z armii „Pomorze” oraz dwóch brygad Obrony Narodowej i brygady kawalerii „Podole” z armii „Poznań”.
5. Osłony od północy na Wisłę (Włocławek, Płock) powierzyć znajdującym się tam oddziałom po ich odnalezieniu i podporządkowaniu.

W wyniku tej decyzji duża rola przypadła lotnictwu. Rozpoznanie na wszystkie strony świata, to i kierunek na Warszawę stał się już niepewny. Odnalezienie w terenie niektórych oddziałów

własnych i nawiazanie z nimi łączności. Przykrycie, chociażby w stopniu minimalnym, ruchów oddziałów, zwłaszcza grupy Bortnowskiego, która musiała maszerować także w dzień.

Na zawsze utrwalił mi się w pamięci dzień 8 września. Eskadry obserwacyjne oprócz rozpoznania otrzymały zadania odszukania i zrzucenia rozkazów niektórym oddziałom. Między innymi, według danych z dnia 7 września postawianych w sztabie, przeprawa w Płocku powinna była osłaniać brygada kawalerii generała Andersa, wchodząca w skład armii „Modlin”. Generałowi Kutrzebie bardzo zależało na zatrzymaniu tej brygady, ale oczywiście nie wiadomo było jakie rozkazy otrzyma od swojej armii. Na odszukanie jej zużyliśmy dwa loty, przedłużając rozpoznanie, aż do Modlina.

Niestety, na lewym brzegu Wisły już jej nie było.

Zia łączność radiowa, przeladowanie linii telefonicznych oraz zawalenie dróg przez ewakuującą się ludność cywilną, przez wszelkiego rodzaju urzędy, a częściowo także przez ruchy taborów i wojsk uniemożliwiały szybkie porozumienie się sztabu z lotnikami.

Wskutek tego zastawaliśmy nową „taktkę”. Ja z jednym oficerem i paru żołnierzami stanowiłem jakby czołówek sztabu, znajdując się jak najbliżej lotniska, a w praktyce na lotnisku. W nocy uzyskiwałem w sztabie armii wszystkie przesłanki do rozpoznania i działania myśliwców, które musiały mi starczyć na cały dzień. Z danych, uzyskanych z pierwszych lotów, wynikały potrzeby dalszych rozpoznawczych, które wysyłałem samorzutnie. Sprawozdania z lotów przysyłał samolotem łącznikowym, a potem, gdy to stało się coraz bardziej ryzykowne, samoloty powracały z rozpoznania same zrzucając meldunki na płachtę sztabu armii.

Tak też pracowaliśmy w dniu 8 września. Ze względu na sytuację, jaka się wytworzyła, dzień ten dla armii generała Kutrzeby można by nazwać „przetomowym”. Armia stojąca dotąd frontem na zachód musiała teraz zwrócić się na południowy wschód. Wszystko było w ruchu. Dywizję generała Knolla-Kownackiego maszerowały całą noc, a o świcie 8 września były jeszcze oddalone od górnej Bzury o 20—30 km. Tymczasem oddziały armii „Łódź” opuściły przedpole miasta i w nocy odskoczyły daleko na wschód. Za nimi nie tracąc kontaktu poszły nacierające oddziały hitlerowskie.

Na południe od Bzury powstała pustka.

Pierwsze rozpoznanie o świcie 8 września, przeprowadzone przez „Karasia”<sup>5)</sup> w asyście dwóch myśliwców, dało rewelacyjne wyniki. Poprzez Wartę w Uniejowie i na południe szły szeregowa równoległymi drogami na wschód oddziały pancerne i zmotoryzowane, które można było ocenić najmniej na dwie wielkie jednostki. Następny lot kontrolny po 2 godzinach potwierdził to w całej rozciągłości. Pamiętny wrzesień 1939 roku był wyjątkowo upalny; podczas całej kampanii nie upadła kropla deszczu. Rozpoznanie ruchu jednostek zmotoryzowanych na polskich drogach nie nasrecało żadnych trudności. Wystarczyło w tym dniu wywindować się na 1500 m nad Łęczycę, aby zobaczyć z daleka piorunujące wzbijające kurzu na przestrzeni wielu dziesiątków kilometrów.

I ten lot stwierdził, że idzie sześć kolumn, a czoła ich dochodzą do miejscowości: Gostków, Poddebice, Lutemiersk.

Teraz całe zagadnienie polegało na tym, czy obserwowane jednostki pójda w kierunku bitwy, tocząc się gdzieś pomiędzy Łodzią, a Skierniewicami, czy też skrecają na północ, poprzez Bzurę na tyły armii generała Kutrzeby.

A na Bzurze w tym czasie nie było nikogo, ani jednego żołnierza polskiego. Stwierdziłem to osobiście udając się samochodem w towarzystwie tylko szofera aż do mostu pod Łęczycą. Myśliwcy, eskortujący „Karasia” w pierwszych lotach porannych, przywoził meldunki identyczne, jak obserwator samolotu rozpoznawczego. „Po cóż więc mordować „Karasia”, kiedy to samo zrobi dwóch myśliwców” — pomyślałem i odtąd często wysyłałem dwójki „P 11” na nieskomplikowane rozpoznania.

Oczywiście wszystkie wyniki z rozpoznania tego dnia były natychmiast zrzucane w sztabie armii, który upewnił również, że lotnictwo będzie czuwać nieuchronnie aż do wieczora; prosiłem, aby na most pod Łęczycą wysłano choćby najmniejszy oddział, który by w nocy spełniał rolę słynnego sztabowego „dzwonka alarmowego”. Chodziło mi nie tylko o tyły armii, ale i o własną skórę 34 eskadry i dywizjonu myśliwskiego. Ze wszystkich jednostek armii były one najbliższe Łęczycy. Staliśmy pod Krosniewicami. Wysłano zmotoryzowany oddział rozpoznawczy 25 d.p., który przybył na Bzurę pod wieczór tegoż dnia.

Rozpoznanie potwierdziło co 2 godziny. Na szczęście dla armii gen. Kutrzeby zmotoryzowane jednostki niemieckie w tym dniu nie skreśliły na północ i bitwa kutnowska mogła się odbyć.

(cdn)

W takim stanie wracali ze spotkań z polskimi myśliwcami i artylerią plot hitlerowskie samoloty. Zdjęcie z lewej: Strzaskany statecznik bombowca nurkującego Ju-87. Obok: Rozdarte wskutek celnego strzału z dział plot skrzydło transportowe Ju-52.



<sup>4)</sup> Dowódca armii „Pomorze”.

<sup>5)</sup> Dywizję te, zwłaszcza 9 d.p., poniosły bardzo duże straty w poprzednich walkach.



## MAŁE LOTNICTWO W ZSRR

**M**ODELARSTWO lotnicze w Związku Radzieckim jest bardzo popularne. Zagadnieniami małego lotnictwa zajmują się: Ministerstwo Wychowania Fizycznego, Ministerstwo Szkół, Związki Zawodowe, a przede wszystkim odpowiednik naszego LP2 – DOSAAF, która to organizacja nadaje właściwy kierunek pracy modelarskiej poprzez koordynację działania wspomnianych instancji. O tym, że modelarstwo jest w Związku Radzieckim rozwinięte masowo, świadczą mogą liczby. Otóż samych Domów Pioniera i Pałaców Pioniera jest w Związku Radzieckim około 2 000. Modelarzy w Związku Radzieckim jest około 300 000. Ambicją organizacji jest, by w najbliższym czasie stan modelarzy lotniczych doprowadzić do 500 000, a w następnym etapie do miliona. Jak widać, plany bardzo ambitne.

Jak wygląda struktura organizacyjna tej wielkiej pracy? Podobnie jak w LPZ w CK DOSAAF istnieje trzysobowa komórka modelarstwa. Po jednym pracowniku do spraw modelarstwa posiadają także wszystkie aerokluby. Pracownicy ci prowadzą pracę organizacyjną w modelarniach przy aeroklubach i opiekują się modelarniami swego terenu podległymi innym resortom.

Ponadto przy CK DOSAAF działa Centralne Laboratorium zasilające 8 pracowników. Jest ono podzielone na trzy gabinety: konstrukcji modeli, silników i doświadczalny. Ponadto laboratorium dysponuje pracownią modelarską. Laboratorium opracowuje prototypy modeli, silników modelarskich, aparatury radiosterowania, paliw itp. Tam też opracowywane są zestawy materiałowe. W tej chwili laboratorium opracowuje sześciokanałową aparaturę zdalnego sterowania. Na marginesie trzeba zaznaczyć, że laboratorium dysponuje bogatą literaturą z całego świata oraz cennymi wzorami zagranicznych silników, aparatury, gumy itp.

Instruktorzy modelarstwa szkoleni są w aeroklubach na specjalnych kursach.

Obok nauczycieli wszyscy piloci wyszkoleni są na instruktorów i prowadzą zajęcia w modelarniach w ramach pracy społecznej. Ciekawie ustrójony jest program szkolenia instruktorów lotniczych. Szkolenie takie trwa dwa lata w specjalnych ośrodkach, po ukończeniu którego absolwenci otrzymują tytuł technika lotniczego. Szkolenie obejmuje tu pół roku szkolenia modelarskiego i półtora roku szkolenia lotniczego.

Program szkolenia dzieli się na trzy klasy. W pierwszym roku, modelarz buduje modele z papieru, balony, latawiec i prymitywne modele beleczkowe. W drugim roku już modele kadłubowe, a w trzecim wszystkie rodzaje modeli. Modelarze sportowych skupieni są przeważnie przy aeroklubach. W zasadzie modelarz do 16 lat szkoli się w modelarni, po ukończeniu 16 roku życia przechodzi do aeroklubu, gdzie może odbywać dalsze szkolenie lotnicze lub uprawiać modelarstwo jako modelarz sportowiec. Do prowadzenia zajęć w modelarniach szkolnych szeroko wykorzystane jest nauczycielstwo.

Od 1952 roku modelarstwo w Związku Radzieckim uznane zostało jako sport, toteż modelarze sportowcy mogą się ubiegać o szczytne tytuły sportowe do zasłużonego mistrza sportu ZSRR włącznie.

Podsumowaniem pracy w modelarstwie są organizowane liczne imprezy poczynając od modeliarni poprzez zawody miejskie, republikańskie i ZSRR. Imprezy te rozgrywane są osobno dla modelarzy szkolących się i modelarzy sportowców. Organizatorem tych imprez jest DOSAAF przy ściślejszej współpracy innych organizacji. W zawodach ZSRR (odpowiednik naszych Mistrzostw) startuje dwadzieścia ekip. Ekipa składa się z dziewięciu zawodników. Kierownik ekipy wybierany jest spośród zawodników.

Rokrocznie modelarze biorą udział w wielkiej paradzie lotniczej w Tuszynie.



**Włodzimierz Subbotin (ZSRR)** na międzynarodowych zawodach na Węgrzech. Zajął VI miejsce. Foto: Z. S.

występując na niej w liczbie około 400 modelarzy we wszystkich kategoriach modeli. Popularne są też występy modelarzy na różnych boiskach sportowych, gdzie urządzane są pokazy w przerwach odbywających się meczów.

A jak ocenizowane jest zaopatrzenie dla takiej masy modelarzy? Nie można powiedzieć, by wszystko było w wystarczającej ilości. Modelarze radzieccy narzekają na brak dostatecznej ilości balisy, papieru japońskiego, niezbyt dobrą też mają gumę. Zdaje się jednak, że z tym zaopatrzeniem jest u nich dużo lepiej niż u nas. Otóż przy DOSAAF istnieją własne przedsiębiorstwa, które produkują materiały modelarskie. Moskwa posiada nawet sklep modelarski, w którym modelarz może nabyć prawie wszystko. Szeroko rozwinięta jest produkcja zestawów materiałowych. I tak, w r.b. wyprodukowano 500 000 kompletów w 6 rodzajach. Sekcja modelarska DOSAAF czyni starania, by produkcję tą zwiększyć do 800 000 kompletów

10 rodzajów. Do br. silniki produkowane wyłącznie na zamówienie organizacji w ilości 8 000 szt. rocznie. Jakość ich i ilość uważają jednak w ZSR za niewystarczającą. Toteż włączono tę produkcję na rok przyszły do zakładów państwowych, które wyprodukują ponad 50 tysięcy silników typów: MK-16, MK-12 — 2,5 cm i KM-2 — 5 cm pol. Dalsze plany perspektywiczne przewidują produkcję 200 000 szt. rocznie. Przy takiej ilości silnik rzeczywiście może być tani. Do produkcji w niedługim czasie oddana zostanie aparatura zdalnego sterowania — sześćo-kanalowa. Ponadto DOSAAF wydaje cały szereg publikacji w postaci książek i planów. Przewiduje się także eksport tych materiałów.

Taki rozmach produkcji niewątpliwie pozwoli na szeroki rozwój modelarstwa lotniczego, a tym samym zapewni dopływ dobrze przygotowanej młodzieży do lotnictwa.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

## Nasz korespondent z NRD donosi:

# ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH W LIPSKU

**Z** okazji drugich Igrzysk sportowych NRD, w Lipsku w dniach 2 i 3 sierpnia odbyły się ciekawe zawody mode-larskie przeprowadzone na lotnisku Lufthansy Lipsk - Mockau. Warunki atmosferyczne słabe, podstawa chmur około 500 m.

**Modeli szybowców:** W kat. szybowców A-2 daje się zaobserwować pewną standaryzację typów, które można scharakteryzować następująco: skrzydła prostokątne, o dużym wydłużeniu, z niewielkimi łukami na końcach i „uszami”. Kadłuby białkowe z przednim opłokowaniem dla wyważania. Statecznik poziomy mały, statecznik pionowy wyposażony w autopilota. Statecznik pionowy pod kadłubem. Najlepszy wynik w tej kategorii osiągnął Walter Kellerman – Suhi 176+163+141+180+180 = -840. Wyniki w kat. A-2 osiągnęli w Lipku stanowiący 89,5% punktów uzyskanych w Budapeszcie w roku bieżącym. Wskazuje to na rosnący poziom sportowy modelarzy NRD.

**Modele gumówek typu Wakefield:**  
Z wyników w tej kategorii nie można być zadowolonym. Tylko jeden zawodnik osiągnął maksimum 900 pkt, podczas gdy drugie miejsce zajął zawodnik mający różnicę 200 pkt. Prawie wszystkie modele wykonane były bardzo solidnie. Nowości aerodynamicznych nie zaobserwowano. Zwycięzca w tej kategorii został Gerhard Boehme — Lipsk 180+ +180+180+180+180 = 900.

**Modele silnikowe:** Silniki w tej kategorii w pełni zady egzamin swej użyteczności, jak również i wyłączności pracy silnika. Przyczyna wielu nieudanych startów był jedynie brak odpowiednich pomostów startowych, za co winić można jedynie organizatorów. Konstruktorzy modeli silnikowych dzielił się na trzy grupy, które miały dobre wznoszenie, słabsze natomiast loty ślizgowe, w grupie 2 sytuacja była odwrotna, natomiast grupa trzecia reprezentowała modele posiadające dobre wznoszenie i małą prędkość opadania. Z małymi wyjątkami modele silnikowe miały układ parasola. Rozpiętość w granicach 1000 mm.

W kategorii modeli na uwielzi postępu nie zauważono. Przypuszczalnie będzie można coś więcej powiedzieć na ten temat po mistrzostwach, gdy walka rozegra się o tytuł mistrza sportu.

W kategorii modeli silnikowych zwyciężył Karl Berend – Halle 180+180+180+83+180 = 803. W kat. modeli na uwielzi (2,5 cm<sup>3</sup>) zwyciężył Werner Zorn – Berlin 168,2 km/h. W kat. modeli odrzutowych na uwielzi zwyciężył K. Heinz Dobberkau – Suhl 205 km/h.

**GUNTER MEYER**

## Modele akrobasyjne na mwiezi

**O**STATNIO na zawodach o puchar Baltyku można było obejrzeć szereg ciekawych modeli akrobacyjnych. Godna uwagi była również sama akrobacja, szczególnie w wykonaniu modeli S. Kuławy i W. Bredzinsajdera. Modele akrobacyjne, dzieląc u nas do tej pory zaniebdana, zaczyna powoli zyskiwać prawo obywatelstwa, między innymi dzięki temu, że ZG LPZ, a konkretnie Wydział Modelarski zakupił większą ilość silników zagranicznych wysokiej jakości. Pierwszą partię w ilości 100 sztuk wręczono już czołowym zawodnikom na zawodach w Szczecinie. Nie wątpiłw modelarze nasi, zachęceni pięknym darem LPZ, zechcą jeszcze bardziej zainteresować się budową modeli akrobacyjnych na uwleży, by w przyszłości móc startować na zawodach za granicą.

Dla orientacji wszystkich, których interesuje akrobacja, zestawiliśmy nieco rysunków ciekawszych modeli zagranicznych, które wyróżniły się wynikami na różnych imprezach oraz podajemy nieco danych doświadczalnych o projektowaniu modeli akrobacyjnych.

**Konstrukcja ogólna:** Obecnie po mistrzostwach świata model na uwięzi można wyciągnąć następujące wnioski odnośnie konstrukcji: współczesne modele akrobacyjne cechuje prostota budowy i wytrzymałość na ewentualne uszkodzenia. Skrzydła o dużej głębokości 200–220 mm i obrysie prostokątnym, bez dawniej stosowanych kłap. Powierzchnia skrzydeł 20–25 dm<sup>2</sup>, powierzchnia statecznika poziomego 4 dm<sup>2</sup>. Rozpiętość skrzydeł nie przekracza 1000 mm. Ramie statecznika 1,3–1,5 głębokości płata. Profil skrzydeł symetryczny – dwuwypukły o względnej grubości od 15 do 18%. Najczęściej stosowane są silniki o pojemności 2,5 cm<sup>3</sup>.

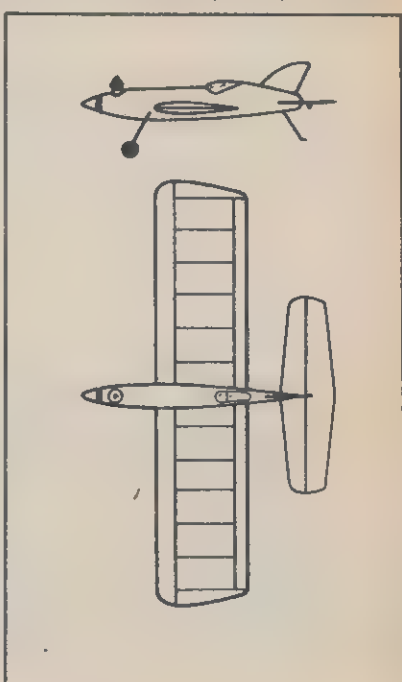
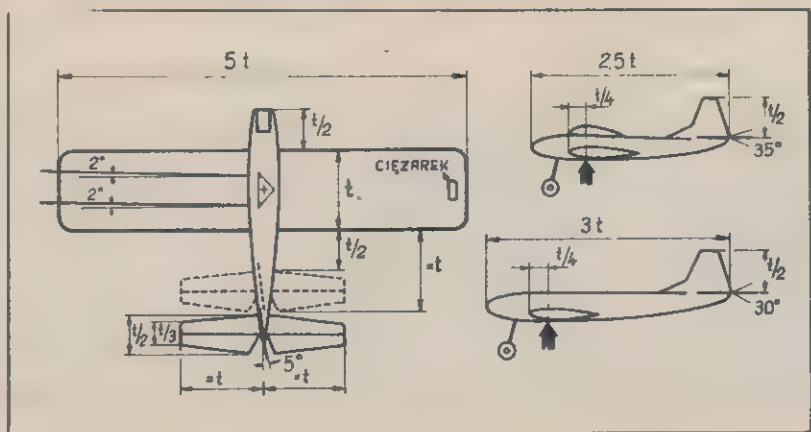
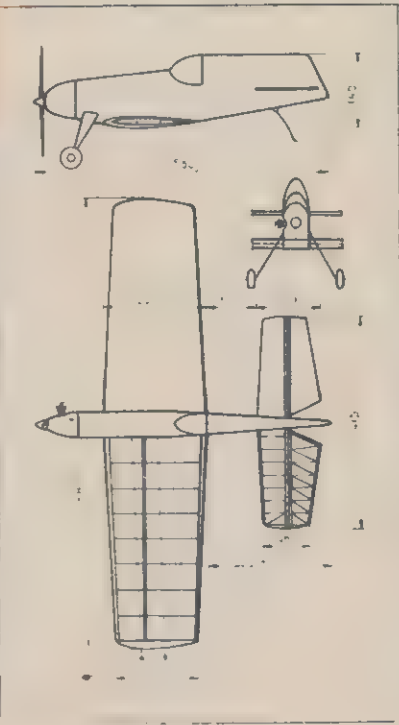
Rysunek podaje orientacyjne proporcje współczesnych modeli akrobacyjnych. Wychylenie steru głębokości przy ramieniu krótkim 35%, przy ramieniu długim 30%. Wyważenie modelu w 1/4 głębokości płata, licząc od przedniej krawędzi. Podwozie stałe, dwu lub trzy kołowe.

(cdn)  
P. E.

**Obok:** model akrobacyjny konstr. Edwarda Haniszewskiego. Brał udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli na uwięzi o „Puchar Bałtyku” w Szczecinie w roku bieżącym.

Dane modelu: Rozpiętość — 880 mm, długość — 580 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 415 mm, powierzchnia skrzydeł — 15,7 dm<sup>2</sup>, powierzchnia statecznika poziomego — 4,3 dm<sup>2</sup>, wydłużenie — 4,8, ciężar — 600 G, obciążenie — 30 G/dm<sup>2</sup>. Silnik Zeiss-III — 2,47 cm<sup>3</sup>, ciężar silnika — 120 G, średnica śmigła — 220 mm, skok śmigła — 120 mm.

**Zwycięski model na mistrzostwach świata 1956. Konstrukcja Belgów Stouff'a.**





W sobotę 14 lipca, w dniu święta narodowego Francji uczestnicy i goście mistrzostw wyjechali w godzinach południowych do Vichy (o którym już m. in. wspominałem), gdzie — po zwiedzeniu tej słynnej w całym świecie miejscowości uzdrowskiej i złożeniu wieńców przed pomnikiem poległych — obecni byli na bankiecie oraz wielkim pożegnaniemu balu lotniczym w kasynie. Tam też wszyscy zawodnicy i kierownicy ekip otrzymali upominki i albumy pamiątkowe z aktualnymi zdjęciami z mistrzostw. Na drugi dzień rano tj. w niedzielę ekipa nasza opuściła Saint Yan i wyjechała do Lyonu, oczekując tam cztery następne dni na wizie. 20 lipca ekipa polska wyjechała samochodami w drogę powrotną. Trasa pięciodniowej podróży do Polski prowadziła z Lyonu przez Zurich (Szwajcarię), Wiedeń (Austrię) i Brno (Czechosłowację) do Bielska, dokąd przybyło w dniu 24 lipca o godzinie 19.30.

Ogółem nasze cztery samochody „Lublin” przejechały łącznie 23 190 km, w tym 9 475 km w czasie ścigania szybowców na mistrzostwach. Na przejazd te zużyto łącznie 6 870 litrów benzyny (w tym 4 470 litrów benzyny zakupionej we Francji).

## NIEOFICJALNA PUNKTACJA ZESPOŁOWA

REGULAMIN tegorocznych mistrzostw, podobnie jak w latach ubiegłych nie przewidywał klasyfikacji zespołowej. Dla lepszego jednak zobrazowania układu sił poszczególnych państw na zawodach w Saint Yan pragnę podać, przeprowadzoną przeze mnie, punktację zespołową mistrzostw w kilku wariantach, która — jak mi się wydaje — określa dość prawidłowo nasze szymbolnictwo w sytuacji światowej.

### I WARIANT

Klasyfikacja ekip według wyników w jednomiejscówkach (tylko tych, które miały 2 zawodników w tej kategorii), przy przyjęciu punktacji od 45 do 1, za 1 miejsce 45 punktów, za 2 — 44, za 3 — 43 itd.

Miejsce	Państwo	Zajęte miejsce przez zawodników	Ilość punktów
1	USA	1,5	86
2	Hiszpania	2,7	83
3	Wielka Brytania	6,10	78
4-5	Jugosławia	4,23	65
4-5	POLSKA	3,24	65
7-8	NRF	9,21	62
7-8	Argentyna	11,29	52
7-8	Szwajcaria	8,32	52
9	Holandia	15,26	51
10	Szwecja	12,30	50
11	Francia	18,27	47
12	Czechosłowacja	17,33	42
13	Belgia	19,35	38
14	Austria	22,36	34
15	Brazylia	16,43	33
16-17	Dania	20,43	30
16-17	Węgry	25,37	30
18	Kanada	28,38	26
19	Finlandia	39,40	13
20	Turcja	41,45	6
	Izrael	13	33
	Afryka Płd.	14	32
	Japonia	31	15
	Nowa Zelandia	34	12
	Włochy	44	2

### II WARIANT

Klasyfikacja ekip według wyników w obydwu kategoriach, przy przyjęciu punktacji w jednomiejscówkach jak w I wariantcie, a w dwumiejscówkach od 13 do 1, tzn. za 1 miejsce — 13 punktów, 2 — 12, 3 — 11 itd. Podaje tylko te państwa, które były reprezentowane

## ORGANIZACJA MISTRZOSTW

ORGANIZACJĘ VI Szybowcowych Mistrzostw Świata uznać trzeba — biorąc rzecz ogólnie — za dobrą. Wszyscy zagraniczni uczestnicy zawodów, którzy brali udział w poprzednich tego rodzaju imprezach, wyrażali się o niej bardzo pochlebnie, twierdząc, że mistrzostwa w Saint Yan były najlepiej zorganizowane ze wszystkich, które odbyły się dotychczas w okresie powojennym.

Trzeba podkreślić, że organizacja startu oraz same starty były wzorowo przeprowadzone. Na uwagę zasługuje — moim zdaniem — to, że obywało się przy tym bez żadnego systemu znaków i chorągiewek (wyłączając oczywiście odpowiednio ustawiony do wiatru wóz startowy typu autobusowego z dużą literą T na dachu). Dwa dziesiąta „Stampów”, prowadzonych przez świetnych francuskich pilotów holujących, „wyrzucało” w powietrze w przeciągu niecałych 30 minut 58 szybowców, a więc przeciętnie co 30 sekund odbywał się start. Szybowce ustawiane były w rzędach po dziesięć, przy czym pomiędzy startem jednomiejscówek a dwumiejscówek, była często kilkuminutowa przerwa.

Lotnisko nadawało się doskonale do tego rodzaju imprezy. Obok bowiem odpowiednio dużej powierzchni posiadało niezbędne i nowoczesne urządzenia, łącznie z wieżą kontroli i radarem dla potrzeb służby meteorologicznej, która pracowała na zawodach dobrze, dając właściwe prognozy (nie wyłącza-



JERZY R. KONIECZNY  
Korespondencja własna

zyny (w tym 4 470 litrów benzyny zakupionej we Francji).  
Ja oraz pozostali delegaci polscy, którzy wyjechali na mistrzostwa poza ekipą, powróciliśmy do kraju samolotem.

- słaba i mało sprężystą pracę komisji sportowej (pomyłki w niektórych obliczeniach, późne otrzymywanie wyników),
- brak troski kierownictwa mistrzostw o warunki kwaterunkowo-bytowe ekip (dziurawe i źle wyposażone niektóre namioty, żadnej reakcji na zalanie ich wodą przez deszcz, obojętność wobec problemów regularnego wyżywienia zawodników, ubogi program rozrywkowy),
- brak zainteresowania się kierownictwa trudnościami niektórych ekip w ściganiu szybowców,
- słaba łączność telefoniczna (duże trudności z rozmowami i odbieraniem rozmów, zarówno w biurze prasowym, brak niekiedy wieczorem światła w tym ostatnim),
- mała stołówka i słaba w związku z tym jej przepustowość,
- w Salle de Briefing, w czasie odpoczynku z zawodnikami, brak było niekiedy odpowiedniej ilości ławek lub krzeseł, tak, że zawodnicy względnie nawet kierownicy ekip musieli przez cały czas stać.

mi dyscyplinami sportu — w szybownictwie światowym stan ten tak długo tolerowano i że żadne z państw startujące już kilkakrotnie w mistrzostwach nie pomyślało, aby zlikwidować tę anomalie.

Następna sprawa, której nie można pominąć przy omawianiu organizacji mistrzostw, to zabezpieczenie szybowców w pomieszczeniu zamkniętym. Pomimo, że gospodarze dysponowali na lotnisku czterema hangarami, nie oddali ich do dyspozycji ekip zagranicznych, gdyż były one w dużej mierze zatłoczone własnym sprzętem, częściowo zamienione na sale odpraw i świe-



Drużyna Holandii w Saint Yan. Stoją od prawej — piloci Koch i Touthoofd oraz kierowniczka ekipy Boyer.



Widok ogólny z wieży kontroli lotniska na miasteczko namiotów, w którym zakwaterowani byli uczestnicy mistrzostw. Wszystkie zdjęcia: Obsługa własna — JRK

kuchnia była tylko jedna — francuska. Niektórzy uczestnicy mistrzostw, nie przyzwyczajeni do niej, byli zdani po prostu na łaskę losu, względnie na swoje skromne zapasy przywiezione z kraju (o ile ktoś to uczynił, co należało — moim zdaniem — do rzadkości).

Powyższa lista braków — raczej o drobniejszym charakterze, byłaby oczywiście niepełna, gdyby nie dodać do niej niedociągnięcia natury zasadniczej — braku jury międzynarodowego mistrzostw. Jeżeli wskazuje tu przede wszystkim na słabą pracę komisji sportowej i obliczeniowej w St. Yan, to nie ulega dla mnie wątpliwości, że opieszałość na tym odcinku spowodowana była na pewno brakiem dostatecznej kontroli ze strony jakiegoś poważnego nadzornego organu w tym przypadku komisji sędziowskiej złożonej z kierowników ekip. Co prawda komisja szybowcowa FAI na swym posiedzeniu w St. Yan przed mistrzostwami postanowiła, na wniosek Polski, jury takie powołać ale... dopiero na następnych zawodach. Szkoda wielka, że nie uczyniono tego wcześniej. Dziwić się też należy, że — w porównaniu z inny-

tilice oraz warsztat. Stąd w St. Yan hangarowano sprzęt z konieczności w wozach transportowych, co nie było ani zbyt wygodne ani bezpieczne (w wypadku wichury, burzy lub ulewnej deszczu), zwłaszcza dla ekip, których wozy składały się tylko z lekkiego podwozia i brezentowych pokrowców. Sprawy te na zawodach w Lesznie znalazły lepsze rozwiązanie, gdzie sprzęt — zwłaszcza zagraniczny — umieszczono w hangarze (Biorę tu oczywiście pod uwagę mniejszą ilość szybowców), z wyjątkiem ekip, które nie chciały hangarować (np. Węgrzy). Reasumując tę część rozważań, uważam, że na tego rodzaju wielkiej imprezie organizator powinien zabezpieczyć ekipom możliwość hangarowania swego sprzętu w stałym pomieszczeniu zamkniętym.

Czy wobec tego z organizacji mistrzostw we Francji nic nie nadaje się do wykorzystania u nas? Odpowiedź negatywna byłaby niesprawiedliwa dla gospodarzy.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Drużyna USA podczas prezentacji ekip w czasie grania hymnu. Stoją od lewej: Trager, Miller, Ivans, Mac Cready i kier. ekipy Wiggin.



Drużyna Jugosławii na mistrzostwach w Saint Yan. Stoją od lewej: Kier, ekipy Crnjanski oraz piloci Saradic, Rajn, Arbafter i Stepanovic.





# CENTRALNY DWORZEC ŚMIGŁOWCÓW W WARSZAWIE

\* UWAGI \*

Inż. ZBIGNIEW BURZYŃSKI

**Z** kilku ostatnich notatek w prasie codziennej można się zorientować, że zagadnienie lokalizacji Centralnego Dworca Śmigłowców (CDS) w Warszawie nie jest jeszcze przesądzone. Zabranie więc głosu w tej sprawie byłoby na czasie.

O ile wiadomo, dotychczasowe projekty urbanistyczne lokalizują Centralny Dworzec Śmigłowców (CDS) w pierwszym wariancie (1) w kwadracie ulic Świętokrzyska—Marchlewskiego—Sienna—Komitetowa (patrz szkic), a zatem w odległości od iglicy Pałacu Kultury i Nauki w linii powietrznej około 400 m i w drugim wariancie (2) w kwadracie ulic Nowogrodzka—Krucza—Żurawia, w odległości od iglicy około 700 m, z zastrzeżeniem, że lotnisko znajdowałoby się na jedenastej kondygnacji budynku hotelowego.

Czynnik planowania byłyby tu następujące:

1) meteorologiczne możliwości wykorzystania CDS oraz bezpieczeństwo i regularność lotów.

2) łatwość komunikacyjnego powiązania CDS z siecią nazwaną kolejową i samochodową.

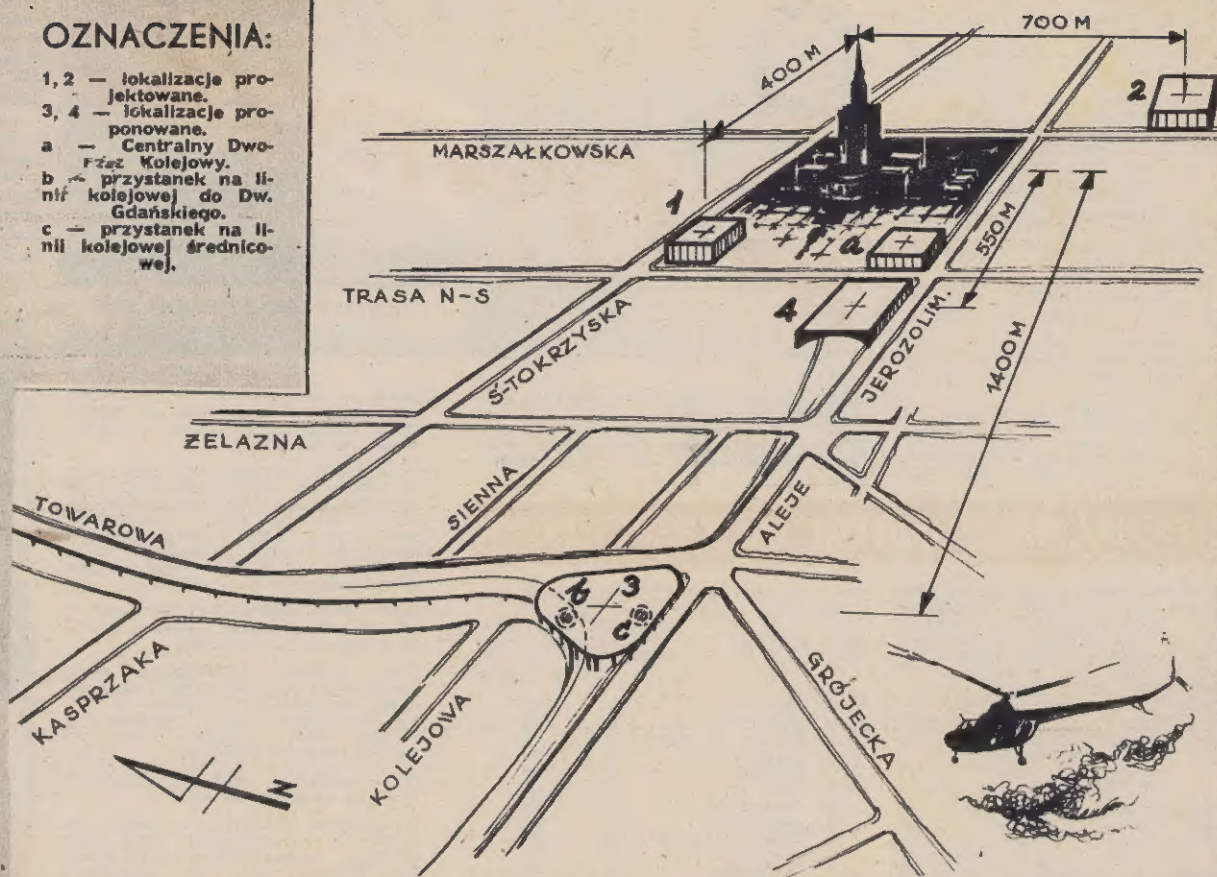
3) koszty budowy.

4) względy urbanistyczne.

W naszym klimacie, w zimowej połowie roku, podstawa chmur schodzi stosunkowo często do wysokości 50 m od ziemi, a jeszcze częściej do 100 m. Umieszczenie więc pola wzlotów na jedenastej kondygnacji, co odpowiada mniej więcej 50 m wysokości, utrudniałoby manewry podchodzenia i lądowania śmigłowców, zmuszając do stosowania metod lotów na przyrządy, co zmniejszałoby bezpieczeństwo. Jako dobre warunki metod dla wariantów (1) i (2) należałoby uważać taką wysokość podstawy chmur, przy której cała iglica Pałacu KIN byłaby widoczna, czyli około 250 m. Jak wiadomo jednak, znacznie gorsze warunki są w zimie dość częste, a występują również w lecie. Jeżeli się ponadto przyjmie, że w niedalekiej już przyszłości na CDS będą lądować i startować śmigłowce dwuwirnikowe linii powiatowych i dołotowych miejscowych (np. do Okęcia), jak również taksówki jednowirnikowe linii dzielnicowych Warszawy, częstotliwość ruchu będzie znaczna i zachowanie warunków lotu przy widocz-

## OZNACZENIA:

- 1, 2 — lokalizacje projektowane.
- 3, 4 — lokalizacje proponowane.
- a — Centralny Dworzec Kolejowy.
- b — przystanek na linii kolejowej do Dw. Gdańskiego.
- c — przystanek na linii kolejowej średnicowej.



ności (VFR) tak w dzień jak i w nocy będzie miało dla bezpieczeństwa i regularności ruchu podstawowe znaczenie.

Zapytajmy jednak:

— dlaczego w wariancie (1) i (2) mieliśmyby wznosić pole wzlotów aż na jedenastą kondygnację?

— gdyż sąsiedztwo pałacu KIN narzuca konieczność zmniejszenia kątów, pod którymi śmigłowce mogą bezpiecznie podchodzić do lądowania i startować.

Ponadto przeciwko lokalizacji (1) i (2) przemawia fakt powstawania cieniów za pałacem dla fal elektromagnetycznych naprowadzających śmigłowce w warunkach lotu IFR. Lokując więc CDS według (1) i (2) ryzykujemy zbyt często konieczność zamykania lotniska ze względów meteorologicznych.

Drugie kryterium — to łatwość powiązania dróg śmigłowców z siecią transportu nazemnego. W przypadku wariantu (1) i (2) pasażerowie z pociągów muszą pokonać parusetmetrową odległość od (do) CDS do (od) węzłowej stacji kolejowej przy Marchlewskiego — Jerozolimskiej — E. Plater z walkami i tęczkami, tracąc czas nie tylko na przejście ulicami, ale również na pokonanie jedenastej kondygnacji budynków CDS, choćby nawet ruchomy-

mi schodami. Ta strata czasu musi wynosić 7 do 10 minut, więc wydaje się zupełnie nie do przyjęcia, jeżeli się zważy, że autobus z Placu Konstytucji na lotnisko Okęcie jedzie również 10 minut. W tym świetle warianty (1) i (2) nie dawałyby pasażerom żadnej korzyści i lokalizacja ta wydaje się nieuzasadniona. Umieszczenie CDS w pobliżu dworców kolejowych nie jest więc poprawne, gdyż „pobliże” dworców nie wiąże linii ani dróg komunikacyjnych — wiąże je natomiast wspólnota dworców.

Rozpatrzmy więc wariant (3)\*. Według ostatnio zatwierdzonego Planu Generalnego z Warszawy, z Dworca Zachodniego ma wchodzić w ulicę Towarową na wiadukcie linia kolejowa do Dworca Gdańskiego. Zatem, przy zbiegu Towarowej z Jerozolimską powstałby węzeł kolejowy, należałoby domyślać — z przystankami, tak na linii średnicowej (c) jak i Gdańskiej (b). Zabudowa mieszkalna w całej tej dzielnicy nie przekracza czterech kondygnacji. Wobec tego kryjąc płytą wzniesioną 10 do 12 m ponad poziom terenu, zbieg ulicy Towarowej i Jerozolimskiej (jak na szkicu) uzyskalibyśmy

\* Wariant (3) i (4) proponowany przez autora artykułu.

nisko położone pole wzlotów, praktycznie widoczne w ciągu całego roku, połączyłbyśmy płytą lotniskową przystanek kolei średnicowej z linią do Dworca Gdańskiego przy pełnej możliwości rozbudowy dojazdów i postojów taksówek oraz autobusów na poziomie ulicy, pod płytą. Wysokość położenia płyty 10 do 12 m metrów ponad terenem zezwalałaby przy ruchomych schodach i dźwigach na najmniejsze straty czasu przez pasażerów. Płyta ta pokrywałaby teren obecnego Dworca Głównego, który ma być zlikwidowany wraz odcinek wykopów linii średnicowej, który specjaliści. Pod płytą umieszczono by przystanki kolejowych i lokale dworca lotniskowego, przy najprostszym rozwiązaniu połączeń pionowych. Koszt takiego rozwiązania byłby o wiele mniejszy niż w przypadku wariantów (1) i (2) przy zachowaniu lepszych warunków bezpieczeństwa lotów i przy właściwym powiązaniu komunikacji kolejowej z lotniczą.

Poza większą odległością CDS w wariantcie (3) od pałacu KIN jako przeszkody lotniczej niż w wariantcie (1) i (2) oraz poza łatwością powiązania go z węzłem kolejowym, za jego realizacją przemawiałaby dotychczasowa niska zabudowa otoczenia, któ-

rej gabaryty należałoby w przyszłości przestrzegać.

Wariantem o wartościach pośrednich między (1), (2) a (3) byłby wariant (4), t. CDS umieszczony na trzeciej lub czwartej kondygnacji nad wykopem linii średnicowej, bezpośrednio na zachód od trasy NS, w kwadracie: most na Chałubińskiego — Chmielna — dom kolejarza — Jerozolimska. Również w tym przypadku mogłoby być zrealizowane bezpośrednie połączenie ruchowymi chodnikami i schodami z przyszłym centralnym dworcem kolejowym położonym na wschód od trasy NS, lecz oczywiście nie tak łatwo jak w wariantcie (3).

Sumując, wydaje się, że jedynie warianty (3) i (4) nadają się do dyskusji, wariant zaś (1) i (2) byłby niebezpieczny. Hierarchia bowiem kryteriów byłaby tu następująca: bezpieczeństwo ruchu, sprawność powiązania transportu nazemnego z lotniczym, koszty budowy. Jeżeli więc wariant (3) i ewentualnie (4) dają największe bezpieczeństwo ruchu i gwarantują większą jego regularność przy dobrym powiązaniu sieci komunikacyjnych i przy mniejszych kosztach — to wariant (1) i (2) przy większych kosztach nie spełniają w sposób poprawny warunków komunikacyjnych.

## RUMUŃSKI SZYBOWIEC WYCZYŃOWY

### OP-22 B

**J**ESIENIA 1955 r. oblatany został w Rumunii prototyp szybowca OP-22B, zbudowany na zlecenie organizacji AVSAP (odpowiednik LP2). Konstruktor nowego szybowca jest Ovidiu Opa.

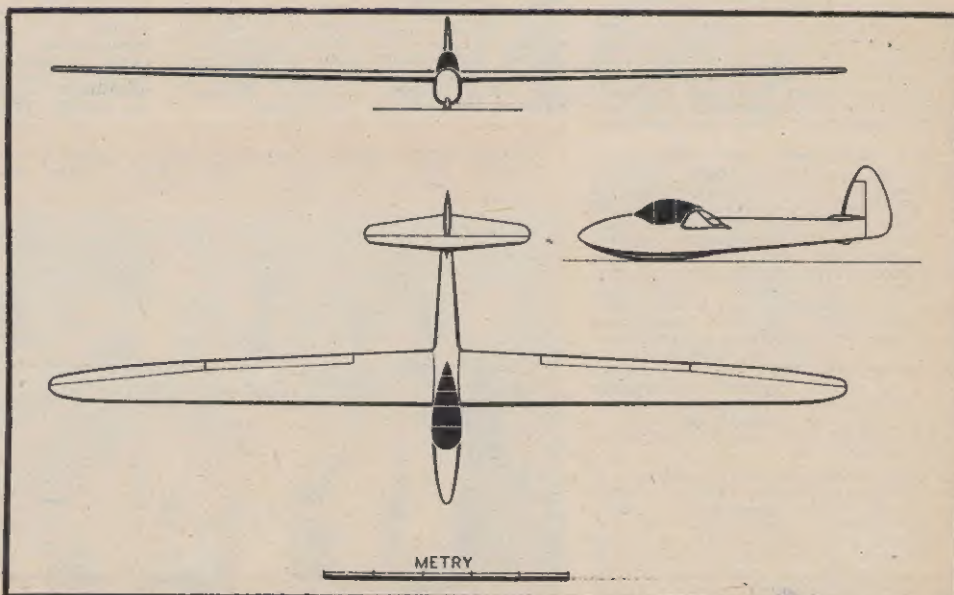
OP-22B jest średniopłatem konstrukcji drewnianej. Płat jest dwudzielny i posiada jeden dźwigar oraz keson sklejkowy. Tylna część skrzydła, a także lotki i stery, pokryte są płótnem, natomiast kadłub posiada pokrycie skorupowe, sklejkowe. Szybowiec spoczywa na drewnianej, amortyzowanej płozie. Obszerna kabina posiada llimuzynę o szklecie spawanym z rurek stalowych. Szybowiec OP-22B łączy w sobie zgrabne kształty zewnętrzne z dużą prostotą rozwiązań i bardzo lekką budową.

**Dane techniczne:** rozpiętość — 16,0 m, długość — 6,0 m, powierzchnia nośna — 14,0 m<sup>2</sup>, wydłużenie — 18,3, ciężar pustego szybowca — 120 kg, ciężar w locie — 210 kg, obciążenie powierzchni — 15 kg/m<sup>2</sup>.

**Osiągi (teoretyczne):** minimalna prędkość opadania 0,5 m/sek, maksymalna doskonałość — 31 przy prędkości 63 km/h, prędkość lądowania — 45 km/h, maksymalna prędkość dopuszczalna — 170 km/h.

OP-22B należy do klasy najlżejszych szybowców wyczyńcowych na świecie. Jego osiągi zapewniają mu możliwość wykonywania lotów żaglowych i przelotów nawet w bardzo słabych warunkach.

(A. Z.)





# RECENZJE

Stanisław Meus — JAK-3, Zdzisław Grylicki — ZAK-4, CSS-11 i MIG-15. Kartonowe modele samolotów. Wydawnictwo MON 1956. Nakład każdego zeszytu 10 000 egz. Cena 2,50 zł.

Ostatnio opuścili drukarnię MON-u cztery wycinanki kartonowe modeli samolotów, opracowane po raz pierwszy u nas w bardzo oryginalnej formie zeszytów. Do tej pory, jak wiadomo, wycinanki tego rodzaju produkowano w wielkich arkuszach utrudniających sprzedaż kłóską. Zeszyty formatu A-4 składają się z okładki zawierającej opis sklejenia modelu i wkładki kartonowej, na której naniesione są barwne rysunki poszczególnych części modelu samolotu.

Nowe wydawnictwo, które zaciekał niewątpliwie wszystkich najmłodszych lotników, jest bardzo dobrą formą popularyzacji lotnictwa. Opracowanie graficzne — poprawne mimo drobnych niedociągnięć, na przykład: CSS-11 uwidoczniono na okładce w układzie średniopłata, podczas gdy samolot ten jest dolnopłatem. Poza tym źle narysowano literowe znaki rejestracyjne na kadłubie — podczas gdy na rysunku samej wycinanki wykonane są wzorowo. Bardziej grzeczności recenzenta denerwowałaby może zbyt ciemny kolor kadłuba Zaka-4 (jasnoróżowy), ale to już drobna rzecz. Wycinkę, sygnalizującą jednak, że i na dobór kolorów trzeba zwracać uwagę. Jeśli chodzi o kolory to wydaje się, że najlepszy jest na Jaku-3.

Z ogólnych uwag krytycznych o nowym wydawnictwie można jeszcze dodać, że warto chyba w następnych wycinankach przy opisie poza danymi technicznymi podać sylwetkę danego samolotu w trzech rzutach po to, by czytelnik mógł jeszcze lepiej zorientować się jak dany samolot wygląda. Sam widok perspektywiczny uważam za nie wystarczający. Umieszczenie trzech rzutów samolotu w określonej skali (np. 1:75) uzupełniałoby w pewnym stopniu dawny cykl rysunków zainicjowany przez „Skrzydła i Motor”.

Rysunek taki mógłby znaleźć się na 4 stronie okładki.

Nowe wydawnictwa MON-u wyprą z pewnością karykatury samolo-



tów, jakie gdzieśkolwiekś poniewierają się po różnych sklepach papierniczych. Dziwić się tylko trzeba, że tak atrakcyjne wydawnictwa, jakimi są wycinanki samolotów, otrzymały tak mały nakład. Uważam, że następna seria wycinanek powinna mieć nakład co najmniej podwójny. Warto jeszcze dodać, że największy nakład nie pomoże, o ile wycinanki nie dotrą do swego odbiorcy, to jest do dzieci. Włączenie więc wycinanek do sprzedaży kłóską jest konieczne, bo dotychczasowe przechowywanie ich włączając w sklepy papierniczych miła się z celem. To samo zresztą można powiedzieć o planach modeli latających, których nie można znaleźć w żadnej kłóskarńi, bo zostały przekazane zakonspirowanym sklepom CEZAS-u, nielicznym zresztą w kraju.

Przypuszczam również, że nasze wycinanki samolotów znalazłyby chętnych nabywców w kilku krajach demokracji ludowej, chodzi tylko o to, by nasi eksporterzy umieli tak zainteresować odbiorców zagranicznych, jak to czynią np. wydawcy NRD.

Na zakończenie pragnąłbym podsunąć wydawnictwu MON pomysł wydania podręcznika omawiającego projektowanie kartonowych wycinanek samolotów. Trzeba bowiem przyjąć, że każdy chłopak po pewnym czasie sam będzie chciał sobie opracować model kartonowy tego samolotu, który mu się spodoba. Wydawanie zaś wszystkich rodzajów samolotów — nie wiadomo czy byłoby możliwe.

P. E.

## KONSTRUKTOR „LUNAKA” WYJAŚNIA

REDAKCJA nasza otrzymała niedawno z Czechosłowacji list z wyjaśnieniami Vladimira Strosa, który zamieszczaemy w całości.

Szanowni Towarzysze! W nr 29 Waszego czasopisma z dnia 15.VII.1956 r. w artykule tow. Adama Zientka „Migawki z Czechosłowacji” autor podaje, że konstruktorem szybowca „Lunak” jest tow. Karel Dlouhy. Projekt i wstępne obliczenia prototypu „Lunaka” opracowałem latem 1946 r. wzorując się na podobnym szybowcu KS-1, który dla „Plachtarske dilny MLL” w Kralupach skonstruowałem w roku 1938. Ponieważ nie mogłem zrealizować projektu szybowca „Lunak” sam, utworzyłem zespół młodych konstruktorów: Karela Dlouhého, Jiriga Matějčka, Bretislava Ročka i inż. Vladimira Frynta.

W ten sposób powstał w 1948 r. prototyp „Lunaka”, przeprojektowany całkowicie w roku 1949 dla potrzeb produkcji seryjnej. Przy tej pracy tow. K. Dlouhy nie brał już udziału i przez to nie ma nic wspólnego z dzisiejszym „Lunakiem”. Nasz zespół już bez K. Dlouhého zaprojektował i zrealizował później szkolny szybowiec dwumiejscowy „Fioner”, jak również doświadczalny szybowiec laminarny „Laminar”, które są zapewne dobrze Wam znane.

Ostatnio wziąłem wspólnie z tow. Matějčkem udział w konkursie SVAZARM-u zgłaszając projekt nowego szybowca szkolnego oraz projekt laminarnego szybowca wyczynowego „Standard”.

Z przyjaźnielskim pozdrowieniem  
VLADIMIR STROS  
Praž

## III CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI”

Komunikat 6

### Nowe nazwiska w pierwszej dziesiątce

**K**LASYFIKACJA bieżąca Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski” o Memoriał Ryszarda Bitnera, publikowana w poprzednim (5) komunikacie, zestawiona była na dzień 10 sierpnia i obejmowała 63 zawodników. Z zadowoleniem donosimy, że do końca sierpnia liczba uczestników naszej imprezy wzrosła o dalszych 16 nazwisk pilotów szybowcowych, tak, że na dzień 31 sierpnia sklasyfikowaliśmy łącznie 79 zawodników.

Pomimo, że — jak pisaliśmy — zawody nasze weszły już w fazę finiszu, niektórzy z nowych zawodników nie zrezygnowali jeszcze bynajmniej z nawiazania równorzędnej walki z dotychczasową czołówką. Należy do nich w pierwszym rzędzie zeszłoroczny zwycięzca Całorocznych Zawodów — Ludwik Miesiek z Poznania, który przedkładał przeloty po trasach trójkątów: 100 km — 79 km/h i 200 km — 51,2 km/h wpisał do tabeli klasyfikacyjnej łącznie 7168 punktów wysuwając się od razu na szóste miejsce. Również Henryk Zydorczak z Ostrowia wystartował ostro przelotem docelowo-powrotnym 253 km i przedkładał na trójkącie 300 km — 57,7 km/h, zdobywając w sumie 6214 punktów, które stawiają go na dziesiątej pozycji w klasyfikacji bieżącej. Poza nim wysunął się też do pierwszej dziesiątki młody zawodnik Aeroklubu Ostrowskiego — Sadoimir Smoliński, który zajmował dotychczas 26 miejsce. Do swych dwóch wyników w przelocie docelowym i w przelocie po trasie trójkąta 100 km dodał on 253 km przelotu docelowo-powrotnego i sumą 5692 punktów uplasował się w klasyfikacji bieżącej na dziesiątej pozycji, za Zydorczakiem.

To są trzy najistotniejsze zmiany w tabeli na dzień 31 sierpnia. Z pozostałych trzynastu nowych uczestników Całorocznych Zawodów najlepsze wyniki zgłosili Stefan Makne i Zbyszek Strzyż, obaj z Poznania, którzy przelotami docelowo-powrotnymi 288 km zdobyli po 3304 punktów. Daje im to 28—29 miejsce w tabeli. Na 31 miejscu w klasyfikacji bieżącej wszedł Henryk Muszczyński z Ostrowa, wynikiem 55,2 km/h

w przelocie po trójkącie 300 km, a na 33 miejsce Lech Banasiak z Poznania — przedkładał na trójkącie 100 km — 61,4 km/h. Tuż za nim, w granicach miejsc 35—38, plasuje się Stefan Berezka z Łodzi swoim przelotem docelowo-powrotnym 265 km.

Dalsza grupa nowych nazwisk w klasyfikacji Całorocznych Zawodów to piloci, których dotychczasowe wyniki zamkają się w granicach od 53 do ostatniego miejsca. I tak Wiktor Sznurowski z Warszawy ma 1532 pkt, Kazimierz Tkaczyk z Poznania — 1420 pkt, Wiesława Łanicka z Warszawy — 1112 pkt, Zofia Widort, Stanisław Gondek, Stanisław Mańkowski, Tadeusz Brzyski — wszyscy z Warszawy — po 1140 pkt oraz Jerzy Lisiecki i Ryszard Gintrowski — obaj z Poznania — po 1056 pkt. Poza Tkaczykiem, który wykonał przelot po trasie trójkąta 100 km, wszyscy pozostali z tej ostatniej grupy zdobyli swoje punkty przelotami docelowymi.

Z zadowoleniem notujemy, że liczba zawodniczek naszej imprezy wzrasta znów o dwa nazwiska. W sumie więc do tej chwili uczestniczy w Całorocznych Zawodach osiem szybowniczek, z których Pola Majewska jest nadal zdecydowanym liderem całego turnieju. Druga z kolei wśród kobiet — Barbara Dankowska, po dobrym starcie docelowo-powrotnym 342 km nie zgłosiła na razie żadnego dalszego wyczynu i figuruje na 18 miejscu ogólnej klasyfikacji.

Z aeroklubów najliczniej jest reprezentowany w zawodach nadal Warszawski, który zgłosił do tej pory 17 uczestników. Na drugie miejsce pod tym względem wysunął się natomiast Aeroklub Poznański — 11 zawodników, wypierając Bydgoszcz — 8 zawodników oraz Kielce i Wrocław — po 7 zawodników.

Mamy nadzieję, że do czasu zakończenia III Całorocznych Zawodów Szybowcowych wielu nowych pilotów zgłosi jeszcze swoje wyczyny i będziemy mogli w ostatecznej tabeli klasyfikacyjnej szczyścić się przekroczeniem ilości 100 zawodników.

### KORESPONDENCJA WŁASNA Z NRD

## SZYBOWNICY Z RUDOLFSTADT

**R**UDOLFSTADT jest miastem o 36 000 mieszkańców, położonym u stóp lasów Turyni. Miejsce aktyw lotniczy liczy 60 członków, którzy trenują w ośrodku oddalonym o 20 km od miasta.

Piloci mający do dyspozycji szybowce „SG-38” i „Baby” („Jeżyk”), wykonywali od roku 1953 loty zboczowe, a od 1953 r. również i starty za wyciągarką. Starty odbywają się zwykle w soboty i niedziele, a jedynie latem przeprowadzane są całotegodniowe turnusy szkoleniowe. W ubiegłym roku zwróciliśmy przede wszystkim uwagę na szkolenie początkowe. W tym celu zorganizowaliśmy przy współpracy naszych modelarzy szereg wystaw i pokazów, w wyniku których uzyskaliśmy liczne zgłoszenia nowych kandydatów do lotnictwa. Mimo, że odbywamy już loty wyciągarkowe, nasi młodzi koledzy nadal pierwsze starty wykonują na zboczu.

Doświadczenie wykazało, że praca fizyczna przy starcie zboczowym

jest dobrym sprawdzianem rzeczywistych zainteresowań lotniczych kandydata. Obserwacja późniejszego przebiegu szkolenia potwierdza celowość stosowania tego rodzaju naturalnej selekcji.

Naszym najbliższym zadaniem jest wyszkolenie w bieżącym roku 10 szybowników III stopnia i 2 pilotów II stopnia. Obecnie zakończyliśmy kurs teoretyczny do III stopnia. Nasze szkolenie teoretyczne i warsztatowe przebiega cały rok po 3 godziny tygodniowo. Szkolenie warsztatowe obejmuje reperacje sprzętu i obsługę urządzeń naziemnych. W ten sposób wykonaliśmy w ciągu roku własnymi środkami wyciągarkę.

Kończąc moją krótką notatkę o działalności szybowników z Rudolfstadtu, chciałbym jednocześnie przekazać polskim kolegom życzenia uzyskiwania jak najlepszych wyników.

HARTMUT BUCH

### „SKRZYDLATA POLSKA” — ORGAN AEROKLUBU PRL WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocinska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej” na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch”, W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505), konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Al. Jerozolimskie 119. Rękopisy i ilustracje nie zamówionych Redakcji nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm<sup>2</sup>, w cenie 1 zł. — za 1 cm<sup>2</sup> przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środę w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.  
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 6077/C B 21





*Polskie*  
KONSTRUKCJE LOTNICZE

## PZL-23B "KARAS"

### OSIĄGI SAMOLOTU (CIĘŻAR CAŁK. 2893 KG)

PRĘDKOŚĆ MAX. NA POZ.  
MORZA - 274 KM/H  
PRĘDKOŚĆ MAX. NA WYS.  
3650 M. - 319 KM/H  
PRĘDKOŚĆ MAX. NA WYS.  
5000 M. - 308 KM/H  
CZAS WZNOŚZENIA  
NA 1000 M - 2'25"  
NA 3000 M - 7'10"  
NA 5000 M - 14'10"  
PUŁAP PRAKT. 7300 M

WYPOSAŻENIE  
RADIOSTACJA ODB.-NAD.  
TYPU "PHILIPS" N1L-L  
DWA APARATY FOTO  
DWIE BOMBY OŚWIETL.

ROK BUDOWY 1936  
SAMOŁOT ROZPOZNAWCZY  
I BOMBARDUJĄCY KONSTRUKCJI  
CAŁKOWICIE METALOWEJ  
TRZY OSOBY ZAŁOGI

DZIEWIĘCIOCYLINDROWY SILNIK  
GWIAZDOWY CHŁ. POWIETRZEM  
PZL-BRISTOL "PEGASUS" VIII A  
O MOCY 680 KM NA WYS. 3500 M

U Z B R O J E N I E  
STAŁY K.M. WZ. 33 - KAL. 7,7 MM × DWA  
RUCHOME K.M. VICKERS "F" - KAL. 7,7 MM  
MAX. ŁADUNEK BOMB - 700 KG

### DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ 13,95 M  
DŁUGOŚĆ 9,68 M  
POWIERZCHNIA NOŚNA 26,8 M<sup>2</sup>  
WYMIAR KÓŁ 775 × 240 MM  
CIĘŻAR WŁASNY 1775 KG  
CIĘŻAR CAŁKOWITY  
BLISKIE ROZPOZNANIE - 2893 KG  
DALEKIE ROZPOZNANIE - 3138 KG  
BLISKIE BOMBARDOWANIE - 3495 KG  
DALEKIE BOMBARDOWANIE - 3526 KG

SAMOŁOT MALOWANY NA KOLOR OLIWKOWY, DOLNE  
POWIERZCHNIE SKRZYDEŁ I STATECZNIKA NA KOLOR  
JASNONIEBIESKI × ŚMIGŁO I RURY WYDECH. CZARNE  
SZACHOWNICE NA GÓRZE SKRZYDEŁ UMIESZCZONE  
ASYMETRYCZNIE (JAK NA P11c), NA DOLNEJ POW. WIĘKSZE  
I MAL. SYMETRYCZNIE × CYFRA NA STATECZNIKU BIAŁA

T. PSZENTCHT.

METRY